4. Merc.
77 pk -2

Nau

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

BEITRAEGE

ZUR

KENNTNISS UND BEFÖRDERUNG

DES

HANDELS

UND DER

SCHIFF-FAHRT.

Herausgegeben

von

B. S. v. Nau,

Königl. Baierischem Hofrathe und bevollmächtigtem Kommissär für die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten bei der Central-Commission zu Mainz, Ritter des Königl. Civil-Verdienstordens der Baierischen Krone, des Kaiserl. Königl. Oesterreichischen St. Leopold-Ordens und des Kaiserl. Russ. St. Annen-Ordens 2ter Klasse; Mitgliede der Akademieen und gelehrten Gesellschaften zu Berlin, Erfurt, Hanau, Jena, Leipzig, Marburg, München, Zürch etc. etc.

II. Band. I. Heft.

MAINZ, 1819.

Gedruckt bei F. Kupferberg, Buchhändler und Buchdrucker.

Auf Kosten des Herausgebers.

Bayerische
Staats-
Bibliothek
München

Bayerische Staats-Bibliothek München

I.

Réponse du Commissaire plénipotentiaire de S. M. le Roi de Pays-Bas au vote du Commissaire de S. M. le Roi de Prusse en date du 8. septembre 1818.

Le soussigné Commissaire de S. M. le Roi des Pays-Bas a lû avec une attention suivie le dernier vote de son Collègue, M.r le Commmissaire de Prusse, du 8. septembre dernier, lequel doit servir de réponse aux objections faites contre son vote du 27. fevrier dernier, par consequent à la déclaration collective de M. M. les Commissaires de Bade, Bavière, France et Nassau du 13. mars et au vote du soussigné en date du 16. juin 1818.

C'est par erreur, que ce dernier est réprésenté par M.r le Commissaire de Prusse, comme ayant clôs la serie des votes au sujet du projet d'une Instruction intérimaire: il fait suite à la déclaration collective du 13 mars de M. M. les Commissaires susnommés.

Première partie du vote de Mr. le Commissaire de Prusse concernant l'époque de la lévée des relâches forcées.

La première partie de ce nouveau vote de M.r le Commissaire de Prusse roule encore sur la question de savoir, si la lévée effective des rélâches forcées doit étre prononcée par l'Instruction intérimaire ou si elle appartient au réglement définitif? et le votant continue à soutenir la seconde alternative.

Il réproduit à cet effet des argumens déjà combattus et allègue quelques nouveaux motifs, dont le soussigné prendra à tâche d'examiner de plus près la valeur.

Cependant, avant de les aborder, il croit convenable d'éclairer, par l'analyse suivante, la marche incertaine de la négociation de M.r le Commissaire de Prusse à ce sujet.

Cette négociation a deux périodes.

Pendant la premiére, qui consuma plus d'une année de tems (depuis août 1816 jusqu'en novembre 1817) ce négociateur se montra disposé à léver la rélâche forcée de Cologne pendant l'Interim, mais seulement en faveur des États riverains du Rhin entre Strasbourg et les frontières des Pays-Bas et à l'exclusion de la navigation de ces derniers, à moins que ceuxci ne voulûssent souscrire à des conditions, qui auroient dépassé les limites du traité sur la navigation du Rhin.

La seconde période de cette négociation comprend un espace de tems à peu près égal au premier, savoir depuis novembre 1817 jusqu'en septembre 1818.

Le commencement de cette nouvelle période est marqué par la déclaration des Commissaires de Bade, Bavière, France, Hesse et Nassau, en date du 11. novembre 1817, faisant connoitre, que ces Commissaires ne croyoient pas pouvoir appuyer et seconder les prétentions démesurées de M.r le Commissaire de Prusse à l'égard des Pays-Bas.

Depuis cette époque la négociation de M.r Jacobi changea de face; dèslors il ne fût plus question d'une lévée partielle pendant l'Interim et à la promesse faite à ce sujet succèda l'assertion, que cette lévée ne pouvoit ni ne devoit avoir lieu, que simultanement pour tous les Etats riverains et à l'époque incertaine, où le réglement définitif sera confectionné et sanctionné.

„Car il est impraticable (dit enfin M.r le Commissaire de Prusse dans son dernier vote, en taxant fort judicieusement et très justement la valeur de son offre antérieure) de faire cesser le droit de rélâche au profit de l'un et d'en exclure l'autre; on seroit trés fondé de présumer de cette demi-mesure que l'interruption de la navigation en seroit la suite et que chaque bateau allemand finirait par être définiti-

vement exclû du Rhin hollandais au moyen de répressailles et qu'à la fin un troisième point de rélâche forcée seroit établi sur la frontière."

Certainement il n'y a pas de mal en ce que M.r le Commissaire de Prusse rétracte une offre, dont il réconnoit lui même la nullité et contre laquelle le soussigné n'a pas cessé d'invoquer le traité, qui prononce l'abolition des rélâches forcées *pour tous.*

Mais ce qu'il y a à régretter, c'est que cette rétractation a été rétardée jusqu'après la déclaration susmentionnée (du 11 novembre 1817) de tous les autres Commissaires à l'égard des Pays-Bas.

On ne peut cependant pas disconvenir et il appert de la marche de la négociation de la pérmière période, que M.r le Commissaire de Prusse a du moins fait pressentir, il y a long tems, cette rétractation d'une promesse impraticable.

Car quoiqu'il avoit déclaré les 3. et 27 Decembre 1816 et le 14. Janvier 1817, qu'il approuvoit la lévée des rélaches forcées au moyen de l'Instruction intérimaire, avec la réserve toute fois, que la navigation des Pays-Bas n'en devoit pas encore profiter; il ne laissa pas d'observer déjà le 21. Janvier 1817:

„Qu'il n'étoit pas instruit sur le parti à prendre dans le cas, où „Mr. le Commissaire Neerlandais démanderoit à signer l'instruction in- „intérimaire après sa déclaration formelle, que cette instruction ne „pouvoit ni ne devoit concerner que le Rhin conventionnel entre Stras- „bourg et Emmerich et qu'il étoit difficile de voir, comment on vou- „loit un réglement provisoire, duquel on s'étoit occupé depuis cinq „mois sans tomber d'accord, tandis que l'art 32 de l'acte de Vienne „portoit, que dès que la Commission centrale seroit réunie, elle de- „voit s'occuper à dresser le réglement définitif."

Un mois plustard il releva à la vérité de nouveau l'espérance d'une suppression partielle pour l'état interimaire.

Car le 28. Fevrier 1817 il declara:

„Que sa cour ne réconnoissoit pas la nécessité d'une instruction

„intérimaire, qu'il importoit plutôt de s'occuper du réglement définitif, „que l'abolition des rélaches forcées ne pouvoit être exigée, en vertu „du traité, avant la sanction du réglement définitif, mais qu'au cas, „où il seroit présenté un réglement fluvial, remplissant les conditions „d'une bonne police de fleuve et assurant complètement la sureté de „navigation, le cabinet de Berlin consentiroit volontiers à ce qu'une „suppression des droits de rélâche ait lieu généralement à l'exception „toute fois de la navigation de la Hollande etc.“

En conséquence de cette déclaration, la commission centrale n'avoit rien de plus pressant, que de se livrer aux déliberations sur le projet d'un réglement de police, que M^r^. le Commissaire de Prusse avoit mis lui-même sur le tapis déjà le 31. Janvier 1817 et dont par conséquent il étoit permis de croire, qu'il se trouvoit conçu dans le sens de la déclaration précédente.

En effet ces déliberations commencèrent le 18. Mars 1817.

Mais dans la séance même, où la discussion de ce projet de réglement de police fût ouverte, M^r^. le Commissaire de Prusse observa:

„Que la Prusse ne se réfusoit pas à faire émaner une instruction „intérimaire, que seulement elle démandoit qu'elle fût rédigée conformement au mode préscrit, savoir de *s'en tenir à la convention de* „1804, *sauf à substituer la perception partielle à la perception com*-„*mune.*“

Cette déclaration, incident, qui n'étoit pas de bon augure pour l'accomplissement des espérances, avec les quelles on s'étoit livré aux déliberations sur le projet d'un réglement de police, qui devoit faire suite à l'instruction intérimaire, qui eût prononcé la lévée des rélâches forcées, en indiquant comme supprimés ceux des articles de la convention de 1804 qui y ont trait, cette déclaration, dis-je, n'arrêta pas les déliberations commencées et ce d'autant moins, que le 15 et le 25 avril M^r^. le Commissaire de Prusse renouvella l'assurance:

„Que son gouvernement ne prétendoit pas de faire attendre les „états riverains du Rhin conventionnel jusqu'après la sanction du ré- „glement définitif, pour pouvoir passer devant le port de Cologne."

Effectivement la discussion du projet du réglement de police en question fût achevée dans la séance du 29 avril 1817.

On se croyoit alors à la veille de la lévée partielle de la rélâche forcée, que Mr. le Commissaire de Prusse avoit promise.

Vaine illusion! le réglement de police discuté et prêt à récevoir la conclusion finale se trouve depuis enseveli dans les actes. Il n'y fût point donné suite et le 27 juin Mr. le Commissaire de Prusse proposa:

„d'ouvrir sans délai la discussion sur l'art. prémier de l'acte de „Vienne, vû la nécessité d'un arrangement avec les Pays-Bas sur les „conditions, moyennant lesquelles le transit des marchandises se feroit „aux embouchures du Rhin"

et le 20 août il déclara:

„que la Commission centrale auroit aboli le droit de rélâche en autant, „qu'il étoit en son pouvoir de le faire durant l'interimaire, dès ce „qu'elle proclameroit, que les *magistrats* des villes de Mayence et de „Cologne *auroient perdu le droit*, de *le faire exercer;* mais que pour „*faire jouir* la navigation de toute la liberté, d'ont elle avoit été dé- „clarée susceptible d'après les articles 1 et 19 de l'acte de Vienne, il „falloit *attendre le résultat des déliberations* sur les points énumérés „à l'art. 27, dont l'exécution était réservée au réglement définitif."

„Il déclara de plus, qu'il lui étoit défendu de signer une instruction „intérimaire contraire à ces principes, mais qu'il étoit prêt à signer „un tel acte, s'il se borneroit à déclarer aboli le droit de rélâche et „à *supprimer sur le champ les abus*, réconnus pour tels sur les ré- „clamations des parties interessées, sous condition de maintenir jusqu'au „réglement définitif l'ordre de navigation et de verification des char- „gemens, préscrit par la convention de 1804, sauf à autoriser les

2

3°. Que tous les bateaux des bateliers Neerlandais, exerçant la nouvelle navigation, devoient être jaugés et munis de manifestes tels qu'ils étoient en usage sur le Rhin conventionnel et que les bateliers devoient on faire preuve au premier bureau de perception du Rhin conventionnel.

4°. Que la Commission centrale suppose encore, que, conformément aux déclarations précédentes du Commissaire des Pays-Bas, les bateliers du Rhin conventionnel ne rencontreront ni indirectement, ni indirectement aucun empêchement légal pour récevoir des chargemens de rétour.

Le 18 novembre 1817 les anciens administrateurs du Rhin fûrent unanimemeut chargés, de soumettre à la Commission centrale un nouveau projet d'instruction intérimaire, conçu dans le sens de la déclaration ci-dessus de la Commission centrale du 11 novembre.

Nous voilà maintenant arrivés à la seconde période des négociations de M.r le Commissaire de Prusse sur la lévée de la rélâche forcée, celle où il n'est plus question d'une lévée partielle en faveur des Etats riverains du Rhin conventionnel, mais où cette lévée est généralement réfusée pour la durée de l'Interim.

Car non obstant que M.r le Commissaire de Prusse avoit encore consenti le 18 septembre à l'invitation faite aux anciens administrateurs du Rhin, de présenter un nouveau projet d'instruction int.re dans le sens de la declaration du 11 novembre, non obstant qu'il avoit déclaré, lorsque le 7 janvier 1818 ce projet fut produit, qu'il le transmettroit à S. A. M.r le Prince de Hardenberg avec la proposition, d'être autorisé à le signer *tel quel*, dés que M. M. ses collègues se seroient déclarés prêts d'en faire autant, et non obstant que les autres Commissaires avoient accepté ce projet et que dans la séance du 10 fevrier suivant le Commissaire des Pays-Bas avoit aussi déclaré positivement son adhésion au dit projet quant à *l'instruction intérimaire*, qu'il contenoit (avec laquelle cependant *l'invitation* adressée aux Pays-Bas, de

remplir les quatre points démandés par la Commission-Centrale, ne pouvoit être amalgamée dans un même acte, sans se départir évidemment du but et de la nature de l'Instruction intérimairc voulue par l'art 31 de l'acte de Vienne) non obstant tout celà, M.r le Commissaire de Prusse, aprés s'être rendu auprés de S. A. le Prince de Hardenberg, pour conférer avec lui sur le dit projet, déclara par son vote du 27 fevier dernier:

„que la lévée des relâches forcées ne devoit pas être effectuée par „l'Instruction intérimaire, ayant pour *seul et unique* objet la substi„tution de la perception partielle à la perception commune; mais que „cette lévée devoit rester réservée au réglement définitif."

Il hasarda encore dans le même vote une interprétation de la déclaration, donnée par le Plénipotentiaire des Pays-Bas à Vienne, et en traitant la loi du 3 September 1616, comme n'étant conçue, que dans le seul but de grèver la navigation du Rhin, il essaya d'appliquer aux *droits de Douane* la promesse de ne pas hausser, pendant l'Interim, *les droits de péage.*

Il s'y ètendit enfin sur les obligations, que les Pays-Bas auroient à remplir par le réglement définitif, en comprenant dans l'énumération, qn'il en fit, des choses absolument étrangéres au traité sur la navigation du Rhin, telles que la prétention „que les droits d'entrée et de „sortie dans les ports maritimes soient réglés d'une manière invariable „sans qu'il soit plus question de défense pour le transit de certains „articles de marchandises et que l'ensemble de ces dispositions soit „*soumis à la sanction des Gouvernemens respectifs.* (!!)

Le Commissaire des Pays-Bas commença d'abord par opposer à la répugnance de la Prusse, pour la lévée de la relâche forcée, des condescendances de la part de son gouvernement pour les démandes de la Commission centrale, sans les réconnaitre cependant comme conditions de la levée des relâches forcées en faveur des Pays-Bas, vû que le traité les à abolies pur-et simplement.

Le 3e et le 4e point des démandes de la Commission centrale du 11 novembre 1817, se trouvant déjà vuidés par la déclaration du soussigné du 19 septembre même année et le 2e point ayant aussi déjà été accordé par cette même déclaration, avec la réserve seulement de placer un gardien à bord ou de sceller l'accès de la cargaison; le soussigné déclara le 6 mars dernier, qu'attendu que cette dernière mesure de précaution paroissoit avoir donné encore de l'inquiétude par rapport aux frais et rétards, qu'elle pourroit occasionner, son Gouvernement prendroit les frais de son exécution pour son compte et étoit disposé, pour éviter un double arrêt en route, de transferer les bureaux de péage d'Arnheim et de Nimègue à la station de douane de Lobith.

Aussi la Commission centrale réconnût dans sa déclaration du 13 mars, que parsuite de celle du soussigné du 6 du même mois, la visite matérielle cesseroit sur le Rhin Neerlandais et cet aveu n'est point rétiré par la supposition postérieure, que le Gouvernemcnt des Pays-Bas rénonceroit à faire sceller l'accès des cargaisons et préféreroit de placer seulement des gardiens à bord.

Un peu plustard le premier point des démandes en question, rélatif à la réduction des droits de péage à leur ancien taux, fût également accordé par la suppression de la perception additionnelle des 15 p°/₀ à titre de syndicat.

M. M. les Commissaires de Bade, Bavière, France et Nassau, en rendant justice dans leur déclaration du 13 mars dernier aux condescendances des Pays-Bas, declarèrent en même tems, en réponse au vote de M.r le Commissaire de Prusse du 27. fevrier dernier, qu'ils persistoient fermement dans leur déclaration du 11 novembre 1817, savoir, que l'exécution de l'acte de Vienne sur la navigation du Rhin, ni la lévée de la rélâche forcée de Cologne, pur-et simplement prononcée par ledit acte, ne pouvoient nullement être accrochés aux prétentions de la Prusse à des modifications dans les droits maritimes des Pays-Bas.

Ils soutinrent de nouveau, que cette lévée, irrévocablement prononcée à Vienne, devoit déjà être réalisée par l'Instruction intérimaire attendu que

1) L'art 31 préscrivoit textuellement, qu'on avoit à indiquer succinctement par l'Instruction intérimaire les articles de la convention de 1804, supprimés dèsaprésent par l'acte de Viennes et parmi lesquels appartenoient incontestablement ceux, qui ont rapport à la rélâche forcée, supprimée par une des dispositions du dit acte, c'est à dire par l'art 19.

2) puisque l'art 27, qui désigne tous les objets à vuider par le réglement définitif, n'avoit pas indiqué, comme tel, la réalisation de la lévée des rélâches forcées.

3) puisque, le gouvernement des Pays-Bas ayant pris à Vienne l'engagement de ne pas hausser les droits de péage ni d'établir des rélâches forcées pendant l'Interim, il devoit se trouver, vis à vis de cet engagement accepté, un engagement réciproque envers les Pays-Bas, d'où il résultait de nouveau, que dans le traité la lévée des rélâches forcées étoit déjà prévue pour l'état intérimaire.

4) qu'aussi dans toutes les négociations précédentes de la Commission centrale la Prusse avoit réconnû *de fait* l'obligation de lever, déjà par l'Instruction intérimaire, la rélâche forcée de Cologne, attendu que depuis 18 mois M.r le Commissaire de Prusse avoit concouru à discuter des projets d'Instruction intérimaire, qui ont tous prononcé cette lévée et dont plusieurs ont été présentes par lui-même.

5) Que le 28 Fevrier 1817 Mr. le Commissaire de Prusse avoit formellement promis, au nom de sa cour, la lévée instantanée de la rélâche forcée en faveur des états du Rhin conventionnel, que cependant, après que la Commission centrale avoit rempli la seule condition, c'. à. d. celle d'assurer, en cas de lévée, la police du

fleuve et la perception des droits par un réglement de police, en acceptant le projet d'un tel réglement, présenté de la part de la Prusse, elle étoit restée sans réponse et son adhésion sans suite.

Répondant par son vote du 16 juin dernier à celui de M. le Commissaire de Prusse du 27 fevrier, le sonssigné a souscrit aux argumens mis en avant dans la déclaration précitée de MM. ses collègues, pour réfuter l'assertion du Commissaire de Prusse, que la lévée en question n'appartenoit pas à l'instruction intérimaire, mais qu'elle devoit rester réservée au réglement définitif.

Le soussigné y appuya principalement sur la circonstance, que M. de Spaen avoit rénoncé à Vienne, déjà pour l'interim, au droit d'établir des rélâches forcées sur le Rhin Neerlandais, ce qu'il n'auroit pas fait, s'il n'avoit pas été l'intention positive des hauts contractans de faire également cesser, déjà pendant l'interim, les rélâches forcées existantes à Cologne et Mayence.

Il observa, que si, comme M. le Commissaire de Prusse vouloit le soutenir, il ne devoit être question dans l'instruction intérimaire, que de la suppression de la perception commune seule, l'art. 31 de l'acte de Vienne n'auroit pas parlé de *suppressions au pluriel.*

Le soussigné y développa enfin, que la liberté de navigation, voulue par l'art. premier de l'acte de Vienne, ne tendoit, d'après l'interprétation du comité du congrès, qu'à débarrasser la navigation fluviale des entraves, qu'un conflit entre les états riverains pourroit faire naitre et à donner aux sujets de ces états riverains ainsi qu'aux confluens, qui offrent la réciprocité, un droit de navigation égal sur tout le cours du Rhin jusqu'à l'embouchure et que, puisque sur tout le cours du Rhin il n'existoit des rélâches forcées, emportant un droit de navigation exclusif, que seulement à Cologne et à Mayence, il ne faudroit, qu' *exécuter* par l'instruction intérimaire *le dispositif* de la première partie de l'art. 19 de l'acte de Vienne:

„Les droits d'étape ayant été supprimés par l'art. 8 de le con-„vention du 15 août 1804, la même suppression est étendue actuelle-„ment aux droits que les villes de Mayence et de Cologne exercent „sous le nom de droits de rélâche, d'échelle ou de rompre charge"

pour *obtenir le résultat annoncé* par la seconde partie de cet article:

„de façon, qu'il sera libre de naviguer sur tout le cours du Rhin „du point, où il devient navigable jusqu'à son embouchure dans la „mer, soit en rémontant, soit en descendant, sans qu'on soit obligé „de rompre charge et de verser les chargemens dans d'autres embar-„cations, dans quelque port, ville ou endroit, que celà puisse être."

Il prouva, que c'étoit bien à tort, que M. le Commissaire de Prusse a voulu *étendre aux Douanes* la déclaration de M. de Spaen, donnée à Vienne, laquelle ne parle que des *droits de péage*.

Enfin, quant aux obligations à remplir par les Pays-Bas dans le réglement définitif, le soussigné renvoya sans plus aux articles 22 et 27 de l'acte de Vienne, pour y puiser la conviction, que les préten-tions de la Prusse à cet égard étoient démesurées et excédoient le cercle des obligations réciproques, contractées à Vienne sur la navigation du Rhin.

On devoit s'attendre à ce que le gouvernement Prussien, cédant à des argumens aussi solides, ne feroit plus de difficulté à faire cesser, conformement à l'art. 31 de l'acte de Vienne, moyennant l'instruction intérimaire l'exercice du droit de rélâche aboli par l'art. 19 du dit acte.

Cette éspérance a été encore une fois déçue par le vote de M. le Commissaire prussien en date du 8. septembre dernier.

Il y soutient avec persévérance, que la levée des rélâches forcées ne devoit ni ne pouvoit être réalisée par l'instruction intérimaire, mais qu'elle devoit rester réservée au réglement définitif.

Les motifs, qu'il essaye de faire valoir à l'appui de cette assertion sont:

a) que l'acte de Vienne devoit être exécuté simultanement.

Ici se rapportent les passages suivans de son vote du 8. septembre dernier:

„	Pag	3	alinéa	2	Jamais il n'a été etc.
„	—	-	—	3	La cour de Berlin etc.
„	—	4	—	2	Chaque fois, oú un pacte etc.
„	—	-	—	3	C'est ainsi etc.
„	—	-	—	4	L'Allemagne etc.
„	—	5	—	1	Le même principe etc.
„	—	-	—	2	Donc le nouvel etc.
„	—	-	—	3	En consequence s'il n'étoit pas etc.
„	—	14	—	3	La prétention, que le droit etc.

Sans entrer dans une discussion particulière de tous ces raisonnemens, dont le peu d'importance sera bientôt réconnu par M. le Commissaire de Prusse lui-même, s'il lui plait d'y réflechir plus mûrement, le soussigné croit pouvoir se réferer simplement au texte de l'art. 31 de l'acte de Vienne, où il est dit:

„Et l'on fera émaner, au nom de tous les états riverains, une in-„struction intérimaire, par laquelle on ordonnera de suivre, jusqu'à la „confection et sanction definitive du nouveau réglement, la convention „du 15. août 1804, en indiquant toute fois succinctement, lesquels de „ses articles se trouvent déjà supprimés par les dispositions actuelles „et quelles autres dispositions il faut déjà à présent y substituer."

Il s'agit donc, dens l'espèce, de savoir seulement, si les dispositions de la convention de 1804, qui concernent les rélâches forcées des villes de Cologne et de Mayence, sont supprimées ou non par une nouvelle disposition de l'acte de Vienne? L'art. 19 y répond affirmativement et jamais cet article n'a été autrement expliqué par les autres membres de la Commission centrale. Donc les articles de la convention de 1804, qui ont rapport à la rélâche forcée, doivent être indiqués, par l'instruction intérimaire, comme supprimés.

Aussi M. le Commissaire prussien, en invoquant lui-même, dans son vote du 27. fevrier dernier, la déclaration de Mr. de Spaen, pour y établir de prétendues obligations à remplir par les Pays-Bas durant l'ètat intérimaire, a réconnu, que l'accomplissement de cette déclaration est, pour l'interim et envers les autres états riverains, le réciproque de l'exécution de l'art. 31 sur le Rhin conventionnel.

Or d'après cette déclaration les Pays-Bas ont pris l'engagement de ne pas hausser leurs droits de péage, ni d'établir des rélâches forcées.

Fidèle à ses engagemens, qui ne consistent qu'in non-faciendo, le gouvernement des Pays-Bas est en droit de faire valoir le principe de réciprocité et de simultanéité, pour réclamer la cessation instantanée des rélâches forcées sur le Rhin conventionnel, ainsi que l'introduction réelle de la perception partielle.

M.r le Commissaire de Prusse paroit avoir senti le poids de ces objections. Car il cherche à les affaiblir, en disant, par rapport au dit art. 31:

„L'expression, par les dispositions etc. (voir son vote du 8 septembre page 16 alinéas 3 et 4."

On se réfère, en réponse, à ce qui a été dit à ce sujet dans la note du soussigné du 16 juin dernier.

De même cherche-t-il à révoquer en doute l'accomplissement de la déclaration de M. de Spaen par rapport aux rélâches forcées, en voulant faire accroire, qu'il en existoit ou que du moins l'intention des Pays-Bas étoit d'en établir sous un autre nom.

C'est là la tendance des passages ciaprès de son dit vote:

„Pag. 12 alinéas 1 et 2 Neanmoins le gouvernement des Pays-Bas etc.
„ — 14 — 4 M. le Commissaire des Pays-Bas etc.
„ — 15 — 1 2 3 4.
„ — 16 — 2 L'art 31, que l'on cite à cette occasion etc.

Le soussigné a l'honneur d'y répondre:

que dès qu'une fois les marchandises se trouvent embarquées *sur*

le Rhin, elles ne sont assujetties nulle part à un versement dans d'autres embarcations; l'exemple de marchandises chargées à Bruxelles, que M. le Commissaire cite, est mal choisi, n'ayant évidemmeut rien de commun avec la libre navigation, sans rêlâches forcées, sur le Rhin depuis son origine jusqu'à son embouchure;

que la proposition de fixer provisoirement comme ports de chargement et de déchargement ceux des Villes d'Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht et Utrecht n'a été faite qu'a l'instar de celle à l'égard de plusieurs villes situées sur le Rhin conventionnel, contenue au réglement de police, proposé dans le tems par M. le Commissaire de Prusse lui-même;

que l'addition „*sauf à indiquer d'autres, que l'interêt du commerce pourra réclamer etc.*", s'y trouve en conformité de l'amendement proposé par le soussigné, lorsqu'on s'occupât de la discussion du dit réglement;

que par cet amendement le gouvernement des Pays-Bas n'a voulu autre chose, qu'éloigner même cette espèce de rélâche forcée, que sans celà, peut être, la proposition de M. le Commissaire de Prusse sembleroit encore renfermer;

qu'enfin, si M. le Commissaire de Prusse persiste à soutenir, que la proposition du soussigné puisse autoriser la conservation du Status quo aux ports de Mayence et Cologne, par celà se trouve justifiée la crainte du gouvernement des Pays-Bas, que par la fixation, sans plus, de tels ports sur le Rhin conventionnel, on a eû encore quelque autre chose en vue, que le seul interêt du commerce et de la navigation.

Pour ce, que M. le Commissaire de Prusse dit au sujet de la fixation du nombre dés bureaux sur le Rhin Neerlandais, de la distance de l'un à l'autre et du montant des droits à percevoir à chaque station, le soussigné le prie de se ressouvenir, que par rapport a la perception des droits pendant l'Interim, M. de Spaen n'a contracté à Vienne d'autre engagement, que de ne pas hausser ces droits et

qu'ainsi et en conformité de l'art. 27 de l'acte de Vienne, tout autre arrangement appartient au réglement définitif.

b) *Un autre motif, que M. le Commissaire de Prusse allégue, pour conserver, durant l'interim, la rélache forcée de Cologne, c'est la présomption, qu'après avoir obtenu sa levée, on ne seroit pas éloigné de rompre ou d'éterniser les négociations sur le réglement définitif.*

„La persévérance, dit-il, avec laquelle on insiste de différens cotés „à ce que cette mesure, qui d'après sa nature appartient au réglement „définitif, soit effectuée desuite, autorise presque la présomption, qu'a-„près avoir atteint ce but, on ne seroit pas éloigné de rompre les né-„gociations actuelles ou au moins de les voir s'éterniser avec indiffé-„rence; et il seroit bien à désirer, que cette supposition ne fût pas „confirmée par un concours d'un aussi grand nombre d'autres circon-„stances."

Cette crainte est évidemment affectée et sans objet.

Car l'exécution des articles 6 et 19 de l'acte de Vienne une fois effectuée, l'accomplissement des autres articles ne recontrera plus de difficulté; du moins le soussigné n'en sauroit deviner aucune ni de la part des états du Rhin conventionnel, ni du coté des Pays-Bas, si, à l'égard de ces derniers, on reste dans les limites du traité et qu'on rénonce à des prétentions qui lui sont étrangères.

Car il n'existe point de rélâches forcées sur le Rhin Neerlandais; les droits de péage actuels y sont audessous du tarif, qui se perçoit sur le Rhin conventionnel; les entraves, que la surveillance des douaniers pourroit occasionner dans la navigation, seront déjà éloignées dans l'interim et quant à l'exécution des articles 3, 4, 5 et 6 on s'y conformera entant qu'ils se lient aux vrais interêts du commerce et sans outrepasser toute fois, au voeu de l'art. 5, le strict nécessaire dans la fixation des bureaux, pour ne pas occasionner à la navigation des arrêts inutiles.

A plus forte raison, n'en déplaise à Monsieur le Commissaire de Prusse, les autres états riverains seroient autorisés à appréhender, que M.^r leur Collègue de Prusse, après avoir montré tant de répugnance depuis plus de deux ans à lever la rélâche forcée de Cologne par l'Instrnction intérimaire, seroit peu incliné à hâter la confection et la sanction du réglement définitif, s'il étoit réservé à ce dernier d'amener la suppression effective de ce monopole, pour l'ajournement de laquelle il a fait tous les efforts possibles.

„Prévoyant une telle opposition (dit fort justement M.^r le Com-„missaire de Nassau dans sa réplique du 8 septembre dernier) de la „part des défenseurs des monopoles abolis, les Cours qui ont décrété „à Vienne la liberté des fleuves contre les préjugés des Siècles, ont „sagement résolu, que les points une fois convenus ne pourront plus „être soumis à une nouvelle discussion de la Commission centrale, „mais devront desuite être mis à exécution au moyen de l'Instruction „intérimaire.“

c) *M. le Commissaire de Prusse croit, qu'il étoit fort indifférent, si la levée des rélâches forcées auroit lieu un peu plus tôt ou un peu plustard.*

„Il est au moins un fait, dit il, que le salut des Etats de la con-„féderation germanique ne péréclite pas etc.“. (voir son vote du 8 septembre pag. 4. alinea 1.)

M.^r le Commissaire de Bade a fort bien observé, dans sa réplique du 8 septembre, que ce n'est pas précisement le salut de ces états, mais bien l'opinion du public sur la valeur des traités solennels, qui dépend de la question, si la rélâche forcée subsistera plus longtemps.

Et si, comme M.^r le Commissaire de Prusse s'exprime dans son dernier vote, la levée de la rélâche forcée est un objet d'une si mince importance, il est d'autant plus à régretter, que par son réfus de faire entrer cette levée dans l'Instruction intérimaire, il ait oc-

casionné tant de rétard et presqu'une stagnation totale dans les opérations de la Commission centrale.

d) *Pour colorer ce réfus, il allègue encore l'insuffisance des propositions faites, pour assurer, en cas de levée, la police de navigation et la rentrée des droits d'octroi, ainsi que la défectuosité des projets d'Instruction intérimaire sous ce rapport.*

Le soussigné n'entrera pas en détail sur les dèfectuosités rélévées par son collegue de Prusse dans les diffèrens projets, qui se sont succèdés.

Il y en a, que le soussigné avoit rélévées lui même; il y en a d'autres, à l'égard desquelles M.r le Commissaire Prussien censure son propre ouvrage, tout comme il a censuré son offre d'une levée partielle de la rélâche forcée.

Le Commissaire des Pays-Bas observera seulement, quant à sa déclaration du 7 janvier 1818, que M. le Commissaire de Prusse a jugé à propos d'alleguer, qu'il faut aussi lire celle du 10 fevrier, qui fait suite à la première et porte adhèsion au projet d'instruction intérimaire dont il s'agissoit.

Du reste il répond avec M. le Commissaire de Bade, que si en effet les Instructions intérimaires projettées jusqu'à ce jour n'ont point répondu au but d'une liberté parfaite, mais réglée de la navigation, il s'agira maintenant de corriger leurs défauts et d'effectuer leur révision plutôt, que de réfuser l'adhésion.

Il est intimement convaincu avec ce même Commissaire, que quand on ne manque pas de bonne volonté, on trouvera les moyens d'écarter ces défauts et qu'il ne sera pas difficile d'allier à une liberté réglée de navigation les mesures propres à assurer la perception des droits d'octroi, surtout si on ne traite pas cet objet sous le point de vue d'une Spèculation purement financielle.

Le soussigné prend la liberté de consigner ici quelques idées générales, qui se sont présentées à son esprit comme propres à conduire au

but, en etablissant, sans empiéter sur l'art. 27 de l'acte de Vienne, un ordre de choses rassurant pour le commerce quant aux qualitès des bateliers et pour le fise quant à la rentrée des droits de navigation.

Je parlerai d'abord des suites, que la levée des rélâches doit avoir à l'égard des bateliers et de l'ordre de navigation.

C'est pour la régularité, la célérité et la sureté de la grande navigation, c'est à dire, de celle qui se fait d'une partie à l'autre du cours du Rhin en passant devant Mayence et Cologne, en d'autres termes c'est en vue d'utilité pour le commerce du Rhin, que la convention de 1804 avoit crû devoir conserver les rélâches forcées aux ports de Cologne et de Mayence.

La suite en étoit, qu'à l'exclusion de toute autre ville du Rhin conventionnel, celles de Cologne et Mayence se trouvoient seules en possession d'un monopole très lucratif, c'. à. d. de l'expédition des marchandises, qui passent en transit sur le Rhin.

Par suite secondaire de cette mesure, ces deux villes auroient eû de plus en mains toute la grande navigation, si les contractans, sentant l'injustice, qui en seroit résultée pour les bateliers des autres villes et ports du Rhin, n'avoient pas obvié à cet inconvenient moyennant l'établissement de deux associations de bateliers, dans lesquelles pouvoient être reçus, sans distinction, les bateliers des deux rives ayant les qualités réquises, indiquées par l'art. 15 de la convention et les réglemens subséquents sur les associations.

Cette disposition assura, comme de droit, à tous les bateliers du Rhin une juste participation au gain, que le mouvement du commerce offre, en protégeant à la fois, par le choix de bons bateliers, les interêts des proprietaires éloignés de leurs marchandises.

La levée des rélâches forcées fera cesser le motif principal de cette institution, celui de faire participer, comme il est dit, tous les bateliers qualifiés aux transports du commerce, qui durant les rélâches forcées devoient, en grande partie, se concentrer dans les ports de Cologne et de Mayence.

Aussitôt la levée de ces rélâches effectuée, le concours pour les expéditions des marchandises sera ouvert à toutes les villes, à tous les états riverains du Rhin; donc, avec le motif qui, d'après la convention, fit assurer à tous les bateliers qualifiés, des chargemens dans les ports de Mayence et de Cologne, cette participation *de droit* aux transports, qui ont lieu à partir de ces deux ports, doit également cesser.

Cependant il ne seroit pas juste de la faire cesser de suite. Car la levée des rélâches forcées ne rend en effet aux autres ports du Rhin, que la faculté de concourir avec Cologne et Mayence aux expéditions de la grande navigation.

Mais comme le commerce ne change pas si subitement sa marche accoutumée, il est à prévoir, qu'il s'écoulera encore bien du temps, avant que les autres ports commerçans du Rhin aient pû mettre à profit cette faculté de concurrence, qui leur aura été rendue.

Ce seroit donc anticiper sur le cours des choses et priver subitement un grand nombre de bateliers de leurs moyens d'existence, si on vouloit dissoudre sur le champ les associations des bateliers qualifiés, stationnés aux ports de Mayence et de Cologne; si on vouloit éloigner précipitamment de ces ports des bateaux de rélâche, qui, peut être, y seront nécessaires encore long tems.

Nul doute aussi, que si, après la levée das rélâches forcées, des points d'expédition, autres que ceux de Cologne et Mayence, se seront établis et qu'ainsi le nombre des bateaux de rélai stationnés aux ports de ces deux villes, excèdera le besoin local, le superflû en moyens de transport s'évacuera spontanement sur d'autres endroits, qui en auront besoin.

Les associations actuelles seront ainsi la pépinière de bons bateliers où se récruteront les tours de rôle futurs de ville à ville (Beurtvaarten) qui ne manqueront pas de se former entre toutes les villes commerçantes du Rhin et de ses confluens, puisqu'il est réconnû, que sans ces communications réglées, qui peuvent seules assurer des charge-

mens de rétour réciproques, mettre et tenir les moyens de transport au niveau des besoins et procurer ainsi un prix de frêt modique, la libre navigation ne feroit naitre que de la confusion, des collisions et réclamations continuelles.

Le soussigné a déjà eû l'honneur d'observer, qu'à coté de l'établissement d'un tel tour de rôle il peut et doit exister la faculté, qu'une maison de commerce puisse charger, pour propre compte, un bateau à son choix hors du tour de rôle ordinaire, mais qu'alors c'est aussi à elle, de lui procurer le chargement de rétour par son correspondant.

Cette liberté individuelle à coté des Beurtvaarten dérive déjà de la nature de ces établissemens, dont l'institution n'est en effet autre chose, qu'un expédient mis en oeuvre pour suppléer, par la réunion des cargaisons partielles de plusieurs ou de la totalité des commerçans de deux villes, qui sont en rélation entr'elles, à l'insuffisance ordinaire des moyens des commerçans, pris individuellement, de frêter un bateau pour leur compte privé.

Pour préparer donc le passage du vieux au nouveau, il paroit nécessaire, de maintenir, pendant l'état intérimaire, les associations de bateliers de Cologne et de Mayence avec les modifications suivantes:

1) qu'il sera libre aux membres de ces associations de prendre engagement dans tel autre Beurtvaart, qui viendroit à être érigé, en rénonçant par ce fait à leur tour de rôle dans l'association primitive.

2) que les membres de ces associations auront le droit de passer devant Mayence et Cologne avec cette seule précaution à prendre, que les bateaux seront visités, comme de coutume, dans les ports de chargement en ayant égard au plus de distance, que les bateliers auront déclaré vouloir parcourir et que ceux-ci doivent, pendant le trajet, se servir de pilotes qui se trouvent sur toute la route du Rhin.

Dans ce cas cependant et chaque fois qu'ils franchissent l'ancien

port de station correspondant, ils sont censés avoir rénoncé au droit de s'y mettre, à leur rétour, en chargement, sauf à eux de tâcher à se procurer un chargement de rétour dans tel autre port, où ils auront amené leur cargaison.

Quant aux bateliers, autorisés à exploiter la pétite navigation, ils doivent, selon l'avis du soussigné, avoir la même faculté de passer Mayence et Cologne.

Car d'abord la convention de Vienne porte, art. 21, qu'aucune association de bateliers ne peut exercer un droit de navigation exclusif sur aucune partie du fleuve;

Et en second lieu il est à rémarquer, que sous le régime de la convention de 1804, la prérogative essentielle du batelier admis à la grande navigation ne consistait pas dans la faculté de parcourir un peu plus de distance, mais bien ence que ces bateliers obtinrent exclusivement des chargemens dans les ports de Mayence et de Cologne. (art. 14 de la convention de 1804.)

Car le batelier de Mayence, exploitant la grande navigation, ne pouvoit naviguer plus loin que Cologne; un batelier de Biberich p. e. à une lieue de Mayence, autorisé seulement à l'exercice de la petite navigation, pouvoit y aller de même; la même barrière arrêta la course de l'un et de l'autre: qu'elle tombe aussi pour tous le deux.

Mais le dernier, à son arrivée à Cologne, n'y obtint pas un chargement de rétour, qui étoit bien assuré au premier; et cette prérogative, qui n'a rien de commun avec la liberté de passer Mayence et Cologne, et qui se fonde sur la capacité réconnue des bateliers et la confiance du commerce, restera toujours aux bateliers expérimentés.

C'est le propre interêt, qui conseillera au commerce de tous les ports du Rhin d'être circonspect dans le choix des bateliers et de s'assurer d'avance qu'ils sont dignes de sa confiance.

Quant à la sureté, que le fisc doit avoir pour la rentrée des droits de navigation, le soussigné se refère aux développemens, que sa note du 19 septembre 1817 contient à ce sujet.

Il est naturel, que le contrôle doit changer de place, si l'objet à contrôler est autorisé à le faire ou que le contrôle cesse d'être central dès que les objets à contrôler ne se réunissent plus à un centre commun, en d'autres mots, pour sauver l'interêt du fisc, si on ne le croit suffisamment assuré par le jeaugeage des bateaux et les manifestes, il faut récourir au moyen autorisé par l'acte de Vienne, c'est à dire il faut surveiller et contrôler les chargemens primitifs ou les dechargemens au lieu de destination.

Ce moyen peut être mis en usage par simple application des art. 7 et 118 de la convention de 1804 à tous les ports du Rhin, où se font habituellement dans ce moment-ci ou dans lesquels se feront à l'avenir des chargemens et déchargemens de quelque importance.

D'ailleurs cette mesure, qui, dans le tems, a déjà été appliquée par l'administration provisoire au port de Bingen et à la réalisation de laquelle le gouvernement des Pays-Bas a aussi voulû prêter la main (voir la note du soussigné du 19 septembre 1817) mettra provisoirement l'interêt du fisc à couvert, sans anticiper sur l'art. 27 de l'acte de Vienne.

Ce seroit par contre une idée monstrueusement fiscale, que de vouloir prolonger, en vue de conserver un contrôle accidentel, attaché aux versemens forcés, l'obligation même de ces versemens, abolie par l'acte de Vienne.

Après avoir soumis ces réflexions au discernement de MM. ses Collègues, le soussigné passe à la cinquième difficulté, qui doit empêcher la levée des rélâches pour l'interim et que M.r le Commissaire de Prusse trouve

e) *dans la circonstance, que* d'un coté les états riverains allemands ainsi que la France avoient reconnû, que le gouvernement des Pays-Bas n'étoit pas en droit d'exiger l'abolition des rélâches avant la sanction du réglement définitif et que de l'autre il étoit impraticable de les faire cesser au profit de l'un et d'en exclure l'autre et de ce-ci il semble vouloir tirer la conséquence, qu'elles devoient donc continuer pour tous.

Mais l'antithèse n'est pas juste; car bien au contraire les autres états riverains ont déclaré le 13 mars, que la levée des rélâches forcées étoit pur-et simplement prononcée par l'acte de Vienne et que puisque le gouvernement des Pays-Bas avoit pris à Vienne l'engagement de ne pas établir des rélaches forcées pendant la durée de l'intérim, il devoit se trouver, vis à vis de cet engagement accepté, un engagement réciproque envers les Pays-Bas pour le même tems, d'où il résultoit, que la levée des rélâches existantes à Cologne et Mayence devoit être effectuée déjà pour l'état intérimaire.

Ainsi, bien loin de disputer aux Pays-Bas le droit d'exiger pour eux cette levée en question pendant l'Interim, les autres Etats riverains ont réconnu ce droit si parfaitement fondé, qu'ils y ont basé un de leurs argumens pour presser la suppression en question.

D'ailleurs la même politique, qui peut avoir porté M.r le Commissaire de Prusse à leur offrir une levée partielle, que plustard il a réconnu impraticable, peut bien aussi avoir engagé les Etats du Rhin conventionnel à faire mine d'accepter une telle offre et de profiter des bonnes dispositions apparentes de la Prusse envers eux, en laissant au Commissaire des Pays-Bas le soin, de réserver, en cas de besoin, les droits de son gouvernement.

C'est enfin comme médiateurs entre la Prusse et les Pays-Bas et dans le désir d'arriver à un résultat, qu'ils ont fait à ces derniers, le 11 novembre 1817, certaines démandes, que le soussigné, à l'exception du point concernant la réduction des droits de péage à leur ancien taux, n'a jamàis réconnues comme conditions de la levée des rélâches forcées en faveur des Pays-Bas.

C'est pour contribuer, autant qu'il dépendoit de lui, au succès de la négociation, que le gouvernement des Pays-Bas a fait preuve de sa condescendance, en se rendant aux desirs de la Commission centrale, exprimés dans les dites démandes.

Si donc aussi M.r le Commissaire de Prusse vouloit inférer de ce

fait, que les états riverains avoient été sérieusement d'idée, que la levée des rélâches forcées en faveur des Pays-Bas, pendant l'Interim, devoit dépendre de l'accomplissement de ces démandes; cette difficulté se trouve applanie depuis que le soussigné a déclaré, que son gouvernement les avoit accueillies, non pas comme conditions, mais par pure condescendance de sa part.

f) La sixième difficulté enfin, qui, selon M.r le Commissaire de Prusse, s'oppose à l'émanation d'une Instruction intérimaire en général, consiste en ce, que la dispute ne se trouve pas moins engagée sur la question de savoir, si le gouvernement des Pays-Bas est en droit d'exiger une diminution des droits d'octroi, qui sont actuellement perçus aux bureaux prussiens, en se réservant par contre la faculté de faire exécuter dans ses parages, jusqu'au réglement définitif, tout ce qu'il juge à propos, voeu, que selon M.r le Commissaire de Prusse, la majorité de la Commission centrale a cru ne pouvoir remplir sans agir contre le traité de Vienne.

L'introduction de la perception partielle *dans le sens de l'art.* 6 *du traité de Vienne* ayant été désignée par M. le Commissaire de Prusse lui-même, dans son vote du 27. fevrier dernier, comme étant le *seul* et *unique objet de l'Instruction intérimaire;* il n'est pas conséquent, de réprèsenter aujourdhui les instances du Commissaire des Pays-Bas pour la réalisation de cettc introduction, comme mettant obstacle à l'émanation du dit acte et de soutenir qu'il ne devoit y entrer autre chose, *qu'un réglement d'ordre pour les employés de l'octroi* et qu'en attendant l'accomplissement du traité, au moyen du réglement définitif, la convention de 1804 devoit servir de règle.

Cette nouvelle définition de ce que doit être l'Instruction intérimaire, n'est pas celle, que l'art. 31 du traité en donne; elle est par conséquent inadmissible.

C'est en vertu de cet article, que le soussigné a insisté et insiste encore sur l'introduction de la perception partielle au moyen de l'Instruction intérimaire.

Cette perception partielle étant définie par l'art. 6 du traité comme devant se faire dans chaque état riverain pour *son compte* et *par ses employés*, en *distribuant la totalité des droits d'une manière égale sur l'étendue des possessions respectives sur les rives*; nul doute, que sa réalisation ne doive amener la nécessité de changer la distribution existante, puisqu'il est réconnu qu'elle n'assigne pas à chaque état riverain la part qui lui révient en raison des distance set que la portion de la totalité des droits, qui forme le tarif des bureaux prussiens, est trop forte, en proportion de ces distances, tandis que celle du haut Rhin est trop faible, desorte que jusqu'ici les bureaux prussiens perçoivent une partie de leur tarif *pour le compte* des états du haut Rhin et qu'ainsi la communauté de la perception subsiste encore réellement.

Bien loin aussi, que la majorité de la Commission centrale ait crû ne pouvoir remplir le voeu du soussigné à cet égard, sans agir contre le traité de Vienne; il conste par le protocole séparé sur le partage des révenus de l'octroi, que la majorité a considéré la continuation de ce partage comme *une modification du traité*, pour laquelle le consentement de tous les contractans seroit nécessaire.

Le gouvernement des Pays-Bas, en insistant par l'organe de son commissaire sur l'accomplissement du traité à ce sujet, nécessaire pour établir cette indépendance réciproque de tous les états riverains, que l'acte de Vienne a eû en vue, ne s'est jamais réservé la faculté de faire exécuter, sous ce rapport, dans ses parages et jusqu'au réglement définitif tout ce qu'il jugeroit à propos.

Au contraire, en supprimant les droits de syndicat, il a fait preuve, qu'il réconnoit comme obligatoire pour lui la promesse donnée à Vienne par son plénipotentiaire, M.r le Baron de Spaen: *de ne pas hausser les droits de péage durant l'état intérimaire.*

En finissant ici ses observations au sujet de la première partie du vote de M.r le Commissaire de Prusse du 8 septembre dernier, le soussigné persiste dans sa conclusion du même jour pour le maintien

et le parachèvement de l'exécution de l'art. 31 de l'acte de Vienne moyennant l'émanation d'une instruction intérimaire, qui supprime les rélâches forcées et substitue la perception partielle à la perception commune.

II. partie du vote de M. le Commissaire de Prusse, concernant les droits de transit, qui se perçoivent dans les Pays-Bas.

La seconde partie du dit vote de M.r le Commissaire de Prusse concerne la seconde partie du vote du soussigné en date du 16 juin dernier, où il est prouvé, que les droits de transit, qui se perçoivent dans les Pays-bas, n'ont rien de commun avec la déclaration de M.r de Spaen, qui ne régarde que les droits de péage.

Le soussigné y a fait connoitre, que le gouvernement des Pays-Bas ne prétend percevoir les droits de transit pour le passage sur le Rhin, mais pour le transit outre-fluvial et qu'il use à cet égard du même pouvoir de souveraineté, qui compète a tous les états riverains, dès que les marchandises abandonnent les eaux du fleuve, pour suivre leur destination sur d'autres routes.

Le gouvernement des Pays-Bas n'aura donc rien à observer, si les autres états riverains jugent convenable à l'interêt de leur commerce, de percevoir des droits de transit des marchandises, qui, en continuation de leur route, traversent leur territaire *outre-fluvial.*

Mais tant que les marchandises sont transportées sur le Rhin, les art. 39 et 41 de la convention de 1804 et l'art. 4 de l'acte de Vienne leur garantissent, les premiers durant l'intérim et le dernier pour l'ordre de choses futur, une entière franchise de tout droit de transit ou autres, sous quelque dénomination que celà puisse être, n'étant, dans ce cas, passibles que des droits d'octroi de navigation.

III. Partie du vote Prussien concernant les prètentions antèrieures rélativement aux Droits maritimes.

Dans la 3e partie enfin de son vote du 8 septembre, M.r le Commissaire de Prusse déclare qu'il trouve peu à observer au sujet de la dernière partie du vote du soussigné du 16 juin dernier.

C'est un grand pas de rapprochoment qu'il y fait, en déclarant que le voeu émis dans son vote du 27 fevrier dernier:

„que les droits d'entrèe et de sortie soient réglés d'une manière

„invariable dans les ports maritimes, sans qu'il soit plus question de „défense pour le transit de certains articles de marchandises etc." ne doit inquiéter qui que ce soit et que cet objet ne doit pas arrêter un instant les délibérations sur le réglement définitif pour la navigation du Rhin, aussi peu que la conclusion et la promulgation de cet acte.

La question, que M.r le Commissaire Prussien adresse encore au soussigné à la fin de son vote, ayant reçu sa réponse dans la réplique du 8 septembre; il ne reste au Commissaire de S. M. le Roi des Pays-Bas, que d'exprimer le voeu sincère, que pour le succès des nègociations M. le Commissaire de Prusse veuille enfin céder à la force légale des argumens produits par M. M. ses Collègues, en ne s'opposant pas plus long-tems à ce que, conformément a l'art. 31 de l'acte de Vienne, la levée des rélâches forcées et l'introduction de la perception partielle soient effectuées par l'Instruction intérimaire préscrite par l'article suscité.

Mayence ce 11 *Décembre* 1818.

Le Commissaire plénipotentiaire de S. M.
le Roi des Pays-Bas.

J. Bourcourd.

Réponse provisoire du Commissaire des Pays-Bas à la conclusion de la Commission centrale du 26 juin dernier.

En consignant au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui la réplique, que je suis autorisé à donner au Vote de M.r le Commissaire de Prusse en date du 8 septembre dernier, j'ai l'honneur de communiquer à la Commission centrale, que la réponse de M.r le Commissaire de Hesse à mon invitation du 6 novembre dernier, et la conclusion qu'elle a amené (le tout inséré au procès-verbal de séance du 6 novembre dernier) sont, d'après les ordres de S. M. le Roi mon auguste Maître, devenus l'objet d'un examen ministeriel, afin d'éprouver à quel point il sera possible d'éloigner les inquiétudes, que la Commission centrale, dans sa conclusion du 26 juin dernier, avoit encore manifestées.

Je me flatte en conséquence, que moyennant les explications, que je serai, sous peu, en état de donner, tous les doutes seront levés à la satisfaction mutuelle, de sorte qu'il ne sera autre chose à désirer, sinon, que M.r le Commissaire de Prusse veuille, en accédant à l'instar de M.r le Commissaire de Hesse à la dite conclusion, applanir la derniere difficulté, qui arrête la réalisation instantanée de la libre navigation voulue par l'acte de Vienne.

B.

Vorläufige Erwiederung des Königl. Preuss. Herrn Commissairs auf die Antwort des Königl. Niederländischen Herrn Commissairs vom 11 Oktober d. J.

Der alte Wahlspruch von Holland ist: *concordia, res parvae crescunt, discordia, maximae dilabuntur*, der Preussische ist: *suum cuique.* Es wäre würklich zu beklagen, wenn zwei von dem Wunsch, den Wahlsprüchen ihrer Herren gemäss zu handeln, beseelte Staatsdiener, sich am Ende nicht auch über die schwierigste Geschäftssache sollten verständigen können.

Man hat ein Sprichwort, das heisst: „sowohl *alles*, als *nichts*, lässt sich beweisen.“ Betrachtet man die Masse von Schriften, welche die Central-Commission bereits geliefert hat, so geräth man in Versuchung zu glauben, dass an jenem sonderbaren Sprichwort etwas Wahres sey.

Ein anderes Sprichwort sagt: „Wer sich entschuldigt klagt sich an;“ dieses veranlasst mich, hier blos dieses zu sagen, dass *gutes Bewusstseyn der beste Schild ist* und getrosten Muth gibt, im Fall man von seinem Richter zur Verantwortung aufgefordert wird.

Ich nehme übrigens die vorstehende Abstimmung des K. Niederl. Herrn Bevollmächtigten, ohne alles weitere, ad referendum.

J.

A. *TARIF der Rhein-Schiffahrts-Gebühren von*

(vom Centner à 50 Kilogrammen

NAHMEN der AEMTER.	Im Herunterfahren.			Im Herauffahren.		
	Ganze Gebühr.	Quart-Gebühr.	20tel Gebühr.	Ganze Gebühr	Quart-Gebühr:	20tel Gebühr.
	C. m.	C. m.	C. m.	C. m.	C. m.	C. m.
NEUBURG GERMERSHEIM Bairisch. ankomend	7 1	1 775	0 355			
NEUBURG GERMERSHEIM Bairisch. abgehend	10 5	2 625	0 525	10 2	2 55	0 51
MANHEIM, Badisch.	9 075	2 26875	0 45375	16 335	4 08375	0 81675
MAINZ, zu Berg; Hessisch.	„ „	„ „	„ „	13 5	3 375	0 675
TOTAL-TARIF v. Oberrhein	26, 675	6, 66875	1, 33375	40, 035	10, 00875	2, 00175
MAINZ, zu Thal; Hessisch	8 6	2 15	0 43	„ „	„ „	„ „
CAUB Nassauisch	9 075	2 26875	0 45375	13 15875	3 2896875	0 6579375
COBLENZ Preussisch	4 1	1 025	0 205	13 1	3 275	0 655
ANDERNACH id.	3 2	0 8	0 16	6 2	1 55	0 31
LINZ id.	10 89	2 7225	0 5445	4 99125	1 2478125	0 2495625
CŒLN, zu Berg: id.	„ „	„ „	„ „	16 5	4 125	0 825
TOTAL-TARIF v. Mittelrhein	35, 8,65	8, 9,6625	1, 7,9325	53, 9,5	13, 4,875	2, 6,975
CŒLN, zu Thal; Preussisch	22 5	5 625	1 125	„ „	„ „	„ „
DÜSSELDORF id.	14 97375	3 7434375	0 7486875	33 5775	8 394375	1 678875
RUHRORT id.	13 2	3 3	0 66	22 5	5 625	1 125
WESEL id.	19 965	4 99125	0 99825	19 965	4 99125	0 99825
EMMERICH id.	„ „	„ „	„ „	29 9475	7 486875	1 497375
TOTAL-TARIF v. Niederrhein	70, 6,3875	17, 6,596875	3, 5,319375	1 Fr. 05, 99	26, 4975	5, 2995
TARIF vom ganzen Rhein	1 Fr. 33,, 17875	33, 2946875	6, 6589375	1 Fr. 99 „ 975	49, 9,9375	9, 9,9875

Strasburg bis nach Holland herunter und herauf oder 106 $\frac{3}{4}$ Pfund Köllnisch.)

Recognitions-Gebühren von einem Schiffsgefäſs von							
50 à 300 Zentner	300 à 600 Z.	600 à 1000 Z,	1000 à 1500 Z.	1500 à 2000 Z.	2000 à 2500	2000 Z. und drüber.	
C. m.	Fr. C. m.	Fr. C. m.	Fr. C. m.	Fr. C. m.	Fr. C. m.	Fr. C. m.	
10	1 „	2 „	4 „	6 „	9 „	15 „	auf dem linken Rheinufer.
10 89	1 08 9	2 17 8	4 „ 365	6 „ 534	9 85 1	16 33 5	auf dem rechten Rheinufer.
	Doppelte Recognitions-Gebühren von Landesproducten, die nachstehend benannt sind.						
20	2 „	4 „	8 „	12 „	18	30	auf dem linken Rheinufer.
21 78	2 17 8	4 3 56	8 71 2	13 86 8	19 60 2	32 67	auf dem rechten Rheinufer.

Art. 101 der Convention vom 15ten August 1804.

Die Jachten, Wasser-Diligenzen und andere Fahrzeuge, welche vorzüglich zur Weiterbringung der Reisenden bestimmt sind, sie mögen Reisende haben, oder nicht, bezahlen die Octroi-Gebühr, als wenn sie mit dem vierten Theil Waaren beladen wären, welche sie nach Verhältniſs ihres Raumes laden könnten, dergestalt, daſs eine Jacht, welche vierhuudert Zentner Waaren führen kann, bezahlt nach beiden obigen Tarifen, als wenn sie mit 100 Zentner beladen wäre, und so nach Verhältniſs.

Art. 102 der nämlichen Convention.

Kein einziger Gegenstand, welcher auf dem Rheine an den Octroi-Bureaux passirt, ist von der Schifffahrts-Gebühr gänzlich frei, indessen sind zur Beförderung des Ackerbaues und des Gewerbfleiſses in den Gränzlanden die hohen contrahirenden Partheyen übereingekommen, in folgenden Artikeln, deren Werth nicht zuläſst, sie mit der ganzen durch den Tarif bestimmten Gebühr zu belegen, einen Nachlaſs zu gestatten.

NB. 1° Die später von der Verwaltung gestatteten Moderationen sind bei dem Anfangsbuchstaben mit einem * bezeichnet.

2° Da die meisten dieser Gegenstände nicht immer gewogen werden können, so setzt man das von Verwaltungswegen bestimmte Gewicht bei; nämlich

B) *Benennung der Gegenstände, die einer geringeren Schifffahrts-*

a. Art. 103. zur doppelten Recognitions-Gebühr.

	Zent.	Kil.
Ausgelaugte Asche.		
Bausteine, der Kubikmeter		
von der Pfalz . .	47	
von Königswinter .	49	4
Oberwinter .	46	5
Roendorff . .	49	4
Butter frische		
Düngung aller Art, Mist, Mergel etc.		
* Eicheln		
Erde, Töpfer-Erde von Andernach		
die 32 Schöre	5	41
von Bendorff	8	20
Mainz .	6	27
Remagen	7	25
Siegburg	6	39
Utweiler	7	14
Vallendar	7	47
Ordinäre Töpferde	5	30
Walker- u. Pfeiffenerde		
Eyer		
Faschinen zum Wasserbau		
* Flossen-Geschirr		
Geflügel, Gemüsse, Heu, Kies		
der Kubikmeter . . .	29	14
* Leinpferde; Milch; Obst;		
* Rohr und Schilf;		
Sand zum Bauen der Kubikmeter	26	40
* Sand von Frechem; weisser		
Sand die gewöhnliche Tonne	3	40
Steine zum Bauen, und Pflaster		
für Wege und Strassen		
der Kubikmeter	54	11
Stoppeln, Stroh, essbares		
Wurzelwerk		

b. Art. 104 zur 20tel-Gebühr.

	Zentner	Kil.
* Abfälle von Knochen und Schweinsborsten;		
Alaunsteine; Backsteine		
die 1000 Stück	74	—
Brennholz 1 Stère . . .	12	30
1 Stecken . .	23	—
100 2schuhige Wellen	2	40
100 4schuhige Wellen .	7	10
Dachziegel vom Unterrhein		
die 1000 Stück	2	31
Erze, Metal, Gyps, Kalk		
Steinkohlen u. schwarzer Brand		
Kohlen von Eichenholz		
der Hectoliter	—	21
von der Mosel id. . .	—	26
Mörtel von Dachziegel oder		
viereckigten Backsteinen		
Reisigholz und Turfkohlen;		
Faschinen die 100 Bündel	16	41
Schiefersteine oder Leyen,		
das Ries 8 $\frac{1}{2}$ Fuss lang .	4	—
Torf; Töpferwaaren, gemeine;		
Irdenes Geschirr		
die 100 Würfe . .	10	—
Frechemer Kannen		
2 Stück $\frac{1}{2}$ Wurfs	—	1
1 — 1 $\frac{1}{2}$. . .	—	3
1 — 1	—	2
1 — 2	—	4
1 — 3	—	5
1 — 4	—	6
3 — 1	—	2
4 — 1	—	1 $\frac{1}{2}$
Frechemer Töpfe		
1 Stück $\frac{1}{2}$ Wurfs .	—	$\frac{3}{4}$
1 — 1	—	1
1 — 1 $\frac{1}{2}$	—	2
1 — 2	—	5
1 — 3	—	7
1 — 4	—	9
3 — 1 $\frac{1}{2}$	—	1 $\frac{1}{2}$
4 — 2	—	2
Langweichsche Töpfe		
2 Stück $\frac{1}{2}$ Wurfs .	—	18
3 — 1	—	27
4 — 1	—	28
6 — 1	—	36
8 — 1	—	32
10 — 1	—	25
Blaues Steingut		
100 Würf aller Sorten	6	—
* Trass.		
Vitriolsteine. * Zengelstangen.		

Gebühr unterworfen sind, laut der Convention von 1804. | *Nämlich:*

c. Art. 105 zur Quartgebühr.

	Zent.	Kil.
Asche unausgelaugte.		
Bohnen der Hektoliter . .	1	32
das Mainzer Malter .	1	40
das Manheimer Malter	1	40
Erbsen der Hektoliter . .	1	32
das Mainzer Malter .	1	40
Gallmäy-Steine.		
Gemüss-Saamen aller Art		
der Hektoliter	1	13
das Mainzer Malter . .	1	20
Gerste der Hektoliter . .	1	23
das Mainzer Malter . .	1	20
Gritzen aller Art der Hektoliter	1	18
das Mainz. Malter	1	30
Guss-Eisen.		
Hafer der Hektoliter . . .	—	45
das Mainzer Malter .	1	—
Hirsen der Hektoliter . .	1	32
das Mainzer Malter .	1	40
der Ballen	3	—
der Sack	2	—
Lohrinden die 100 Bändel		
von der Ahr	35	26
von der Mosel	28	2
Marmor, und andere Steine zu		
Zimmerböden, d. Kubikmet.	63	31
Mehl, der Hektoliter . .	1	18
das Mainzer Malter .	1	25
das Binger Malter . .	2	7

	Zent.	Kil.
Mühlsteine das Stück 17er .	31	30
Ein 17er Juffer	26	—
16er volle Stein	26	25
16er Juffer . .	18	3
15er volle Stein	18	29
15er Juffer . .	13	31
14er volle Stein	17	38
14er Juffer . .	12	44
Wolff 12er Queer . .	3	25
11er	2	23
9er	1	—
8er	—	48
Für Senftmehl zu mahlen	—	45
Ganzes Senftmühlchen .	5	—
Pech der Kübel	—	25
Roggen der Hektoliter . .	1	18
das Mainzer Malter	1	25
das Köllnische . .	2	—
das Koblenzer . .	2	36
Salz, See- u. Salinen, rafinirtes		
u. unrafinirtes der Hut oder		
2 Stück Köllnisch . . .	4	—
Schiffs-Theer		
Waitzen der Hectoliter . .	1	32
das Mainzer Malter	1	40
das Köllner . . .	2	10
das Koblenzer . .	3	—

NB. Ausser dieser Angabe zeigt die Schiffs-Aiche die Ladungen im Ganzen nach der mehr oder mindern Einsenkung des Schiffes, und dient zur Vergleichung der gemachten Erklärungen.

C) *Erklärung und Instruction zur Vermessung und Veranschlagung der Flosshölzer und zusammengesetzter Holzflossen.*

(Von der ehemaligen Rheinschifffahrts General-Direction im Juli 1808 erlassen.)

§. 1. Da in Gemässheit des Artikel 100 der Octroi-Convention alles Flossenholz, so wie auch Zimmer- und Bauholz, nach dem Kubikmeter in Anschlag gebracht, und die Octroi-Erhebungen davon, nach dem besagten Artikel, geschehen sollen; nämlich von dem Kubikmeter Eichén-, Ulmen-, Eschen-Holz, so viel als von vier Zentner Waaren, und von Fichten, Tannen, Lerchen, etc. so viel als von zwei Zentner Waaren; so ist és für das handlende Publikum und die Schiffer von so grossem Nutzen, als es für die Octroi-Angestellten von Nothwendigkeit ist, eine Erklärung und Instruction zu erlassen, wodurch ein Jeder in den Stand gesetzt werde, alles Holz, welches auf dem Rheine gefahren und geflösst wird, nach allgemeinen Regeln zu vermessen und in Ansicht des Octroi-Tarifs zu veranschlagen.

§. 2. In Gefolg der Konvention sind die Flösser, so wie die Schiffer zwar gehalten, ein Manifest, nach Vorschrifs des Artikel 91, zu fertigen, und solches auf dem ersten Octroi-Bureau, wo sie damit anfahren oder passiren, zu übergeben, werauf der Anschlag für die Entrichtung der Octroi-Gebühren erfolgt; da abér die Vermessung und Aufnahme ganzer Rheinflossen, grosser Flossen-Böden, Knien oder Stücken, wie solche am Oberrhein gebauet und nach dem Mittelrhein gefahren werden, um sie entweder auszubollern oder frisch aufzubauen, und mit andern dazu geführten Böden, Stücken und dergleichen zu vergrössern, und so in schweren Holländer Flossen nach Holland zu bringen, am Oberrhein nicht so leicht und richtig geschehen kann, als die Vermessung und Aufnahme einzelner Baum- und Stückhölzer; so muss diese vorerst am Oberrhein, oder wo es sonst thunlich und nothwendig zu seyn scheint, durch die dazu beauftragte Octroi-Beamten geschehen.

§. 3. Ganze Holländer Flossen hingegen, die aus schweren Steifstücken, und aus Steifstücken mit Anhängen und Knieen bestehen, und nach Holland geflösst werden, können und dürfen nicht anderst, als im Ganzen ausgemessen und veranschlagt werden.

§. 4. Es werden also hiemit sowohl zur Vermessung und Ausrechnung einzelner Stämme, als auch zur Ausmessung und Veranschlagung ganzer Flossen, die erforderlichen Instructionen ertheilt, und da übrigens mancherlei Holz und Bretter in Schiffen transportirt zu werden pflegt, so wird zugleich auch eine Instruction zu solchem Ende erlassen, womit fürs Künftige jede Schwierigkeit bei der Erhebung von Brettern, Dauben, Latten und anderem kleinen Gehölz, wie auch von Bau-, Werk- und Zimmerholz vermieden, und die in Gemässheit des Artikels 97 der Convention bestimmte Tarifen besser angewendet werden können, und damit übrigens ein Jeder mit den verschiedenen Benennungen von Flosshölzern, Bord etc. gehörig bekannt werde, und darüber keine Missverständnisse entstehen, so erfolgt auch darüber in den nachstehenden Paragraphen einige Erklärung.

§. 5. Die Tannenhölzer, welche theils in Böden und in kleinen Flossen, theils in grossen Rhein- oder Holländer Flossen geführt zu werden pflegen, sind bei dem Flossenbau unter folgenden Benennungen, und unter der bei jeder Sorte angemerkten beiläufigen Länge und Dicke nach dem alten, bei dem Flossenbau üblichen rheinischen Fussmaas bekannt, welches nach den bestehenden Reductionen leicht in das französische übertragen werden kann, wie denn auch dieses in den hierauf folgenden Tabellen wirklich geschehen ist.

Ein 30er Tannenholz vom Main oder ein sogenannter 10er, deren zehn auf einen Boden gerechnet werden, ist gewöhnlich lang 96 bis 98 Fuss und in der Mitte dick 6 Zoll.

40er vom Main oder 9er, deren neun auf einen Boden gehen, lang 38 bis 40 Fuss, dick 7 Zoll.

Unter der nämlichen Benennung ist ein 4er vom Rhein gewöhnlich von der nämlichen Länge, aber dicker.

45er oder 8ter, lang 40 bis 45 Fuss und dick 8 Zoll.
50er vom Main lang 50 bis 54 Fuss und dick 15 Zoll.
60er vom Main, oder 7ter lang 56 bis 57 Fuss dick 8 Zoll.
60er vom Rhein, lang 56 bis 60 Fuss, dick 8 Zoll.
70er oder 6ter vom Main, lang 57 bis 58 Fuss, dick 10 Zoll.
70er vom Rhein, lang 64 bis 66 Fuss, dick 17 Zoll
80er oder 5ter vom Main, lang 57 bis 58 Fuss, dick 12 Zoll.
80er vom Rhein, lang 80 Fuss, dick 20 Zoll.
90er oder 4ter vom Main, lang 64 bis 66 Fuss, dick 18 Zoll.
100er sind lang 90 bis 92 Fuss, dick 22 Zoll.

Die Forlen und Lerchenbäume oder Klötzer sind verschieden von den Tannen mehr in Ansicht ihrer Dicke als Länge. Es giebt 60er und 70er auch 80er Forlen, welche zwar von der nämlichen Länge, wie die 60er, 70er und 80er Tannen, aber von sehr verschiedener Dicke sind, auch sind die kleinen Moseltannen und Forlen von den Rhein- und Maintannen wieder verschieden und durchgehends kürzer, so giebt es auch Moseltannen, die nur 30 Fuss lang sind.

Die schweren Rheintannen pflegen von den Holzhändlern und Flössern folgendermassen benannt und veranschlagt zu werden.

Ein 80er der 80 Fuss lang und 2 Fuss dick ist, wird ein 80er Mast genannt.

70er Mast, der 70 Fuss lang und am Stammende 3 bis 3½ Fuss dick ist.

60er Mast, der 60 Fuss lang und 2½ Fuss dick ist.

70er Hölzer hingegen, die 70 Fuss lang, aber nur 1½ Fuss dick sind, werden Mastbalken genannt. Die geringeren Rheintannen, als die vorbenannten werden Dickbalken genannt, sie sind 40 bis 45 Fuss lang und zerfallen in drei Unterabtheilungen:

a) Dickbalken, die 44 Fuss lang und am Stammende von welchem

zwei Seiten beschlagen sind 18 bis 20 Zoll breit und 13 bis 15 Zoll dick, am Absatz oder Zopfende 15 bis 16 Zoll dick.

b) Kreuzdickbalken von der nämlichen Länge wie die vorigen, aber nur 13 bis 14 Zoll breit und 10 bis 12 Zoll dick.

c) Gemeine Dickbalken von 42 bis 44 Fuss Länge und weniger dicke als die vorigen.

Der grösste Theil dieser Tannenhölzer ist gewöhnlich vom Stammende bis zu der Mitte des Stammes hinauf, auf zwei Seiten behauen, oder grob beschlagen, und als halb rund zu betrachten; die Maintannen werden auch in besondern Klassen als 70er, 60er, 50er, 45er, 40er etc. eingetheilt, und sind unter der Benennung Bodenholz bekannt, sie sind aber in Hinsicht ihrer gewöhnlichen Dicke von jenen verschieden und grösstentheils ganz rund.

Uebrigens werden auch abgekürzte Tannen, Forlen und Lerchenbäume oder Klötzer geflösst, welche nur 40 bis 50 Fuss lang aber 2½ bis 3½ Fuss dick sind, und Bollen genannt werden.

§. 6. Die Eichen, die auf dem Rhein geflösst werden, sind auch wie die Tannen unter besondern Benennungen bekannt, und zerfallen erstlich in zwei Gattungen, nämlich in gewöhnliches Rheinflossenholz und Marinholz, welches letztere nur dadurch sich von jenen unterscheidet, dass es schärfer behauen und beschlagen ist, und wenig oder gar keine Schaalkante hat.

Die Eichenflosshölzer zerfallen übrigens in zwei Abtheilungen, erstlich in ganzes Flossholz, in Bäume Balken und Klötzer; zweytens in Stückholz oder gespaltene Hölzer.

Ein ganzer Baum oder Balken hat 30 bis 70 Fuss Länge, und 20 bis 30 Zoll Dicke.

Ein halber Baum ist 25 bis 30 Fuss lang, und 20 bis 30 Zoll dick.

Die Eichenruthe oder Langruthe ist 30 bis 70 Fuss lang und 17 bis 20 Zoll dick.

Die Halbruthe ist unter 30 Fuss lang, und 14, 16 bis 20 Zoll dick.

Wagenschüsse.

Wagenschuss, Klotz, Krümmer von 18 bis 25 Fuss, gewöhnlich 18 bis 20 Zoll, aber auch viele bis 30 Zoll dick. Gespaltenes Wagenschuss 13 bis 15 Fuss lang, 20 bis 24 Zoll breit, und 14 bis 20 Zoll hoch.

Pfeifhölzer.

Pfeifholz, Klötzer 10 bis 16 Fuss lang, 16 Zoll breit, 14 Zoll hoch. Gespaltenes Pfeifholz 10 Fuss lang, 22 Zoll breit und 12 Zoll hoch.

Knappholz.

Gespaltenes Knappholz 8 Fuss lang, 16 bis 20 Zoll breit 10 bis 11 Zoll dick. Halbes Knappholz oder Ranzer 6 Fuss lang und 10 bis 11 Zoll dick.

Die sogenannten Krümmer, Stiefelhölzer, Kniestücke, Kürben, Knorren und andere kleine Stückhölzer sind übrigens von sehr verschiedener Grösse, je nachdem sie von den Hauptstämmen oder Balken abgeschnitten, oder von geringeren Bäumen genützt und zubereitet werden.

Da übrigens auch die Säge-Waaren als Bord oder Bretter, Diele, Latten, Rahmschenkel etc., die in kleinen Flossen, oder in sogenannten Käutzchen und Stümmel gefahren werden, und auch auf grossen Rheinflossen befindlich, von verschiedener Gattung sind, so werden auch von diesen die hauptsächlichsten Benennungen und Stärken hier angeführt. Ordinäre Mainbord können nur 10 Fuss lang, $\frac{3}{4}$ Zoll dick und 8 Zoll breit berechnet werden. Sie unterscheiden sich gegen den doppelten Bord dadurch, dass diese eben so lang und dick aber 12 Zoll breit sind.

Rheinbord von gleicher Dicke und Breite sind 10 bis 11 Fuss lang.

Doppelte Diele sind auch nur 11 Fuss lang, aber nur $1\frac{1}{2}$ Zoll dick und 8 Zoll breit, auch $1\frac{1}{2}$ Zoll dick und 12 Zoll breit; dann 16schuhige, die 16 Fuss lang, 1 Zoll dick und 1 Fuss breit; auch 16 Fuss lang, $1\frac{1}{2}$ Zoll dick und 1 Fuss breit; andre die 16 Fuss lang, 2 Zoll dick und 1 Schuh breit sind.

Brückendiele sind von verschiedener Länge und Dicke. Es giebt übrigens auch Neckar-Diele von gleicher Stärke und andere die schaalkantig sind.

Eichendiele sind von ganz verschiedener Länge, Dicke und Breite, so wie das Fass-, Daub- und anderes Werkholz, welches vom Oberrhein, aus dem Nekar, aus dem Main, der Mosel, der Sieg, der Ruhr, der Lippe etc. gefahren oder geflösst zu werden pflegen.

Erste Instruction

zur Berechnung und Veranschlagung des verschiedenen Gehölzes, das in Schiffen und andern Fahrzeugen verladen und gefahren wird.

ART. 1. Die Manifeste über Schiffs-Ladungen, die durchaus aus Holz-oder Säge-Waaren bestehen, können und sollen nach dem Aich-Register revidirt werden, indem ihr körperlicher Gehalt aus der Zentner-Zahl berechnet wird, welche die Ladung nach der Aiche ausweist.

ART. 2. Nach den Regeln der Hydrostatik kann die specifische Schwere des Wassers bestimmt und für solche Waaren-Veranschlagung nach dem kubischen Inhalt ein sicheres Mittel daraus berechnet werden. Diesemnach wird die Schwere des trocknen Eichen- Bau- Werk- und Zimmerholzes wie 8 : 10, die des Tannen- und Forlen-Holzes wie 9 : 20 angenommen.

Was die übrigen Holzarten betrifft, die auf dem Rhein in Fahrzeugen transportirt zu werden pflegen; so werden solche im Durchschnitt und zwar vom trocknen Apfel- und Birnenbaum, Ahorn, Buchen und Eschen wie 7 : 10, von Kirschen, Nussbaum, Ulmen, Linden und Kornelholz wie 6 : 10 gegen die specifische Schwere des Wassers veranschlagt, so wie hiebei übrigens alle Nadelhölzer als Forlen, Fichten, Lerchen, den Tannen im Allgemeinen gleichgehalten werden.

ART. 3. Da nach gleichmässigen Grundsätzen der Raum, welchen ein Kubikmeter Wasser einnimmt, zu 1000 Kilogrammen, oder zu 20

Zentner gerechnet wird; so folgt daraus, dass das Fahrzeug, welches mit Holz geladen ist, soviel Kubikmeter Holz enthalte, als sich aus der, nach Einsenkung des ausgemessenen und geaichten Fahrzeuges, in dem Aichregister gefundenen Zentnerzahl durch die für die specifische Schwere des Holzes angenommene Zahl dividirt, daraus ergiebt.

Art. 4. In der allgemeinen Instruktion über die Anwendung der Schiffs-Aiche ist die Anweisung enthalten, wie die Aufnahme der Schiffs-Ladungen nach der Aiche gemacht und was hauptsächlich dabei berücksichtigt werden soll. (S. VI. Heft Seite 354, und VII. Heft Seite 395.) Die Octroi-Beamten müssen daher die darin für manche Fälle gemachte Bemerkungen observiren, und sich besonders von der Qualität des Gehölzes zu überzeugen suchen, wobei es sich versteht, dass das Gewicht von allen andern Holzwaaren, als Farbholz etc. nach der öffentlichen Wage in den Manifesten angegeben werden muss.

Art. 5. Zur deutlichen Erklärung über Vorstehendes braucht daher nur ein Beispiel angeführt zu werden.

Ein Schiff mit Holz beladen, welches nach seiner Einsenkung, gemäss dem Aich-Register 2400 Zentner geladen hat. Frage:

a) Wenn die Ladung aus Eichenbauholz oder aus Eichenfassdauben besteht, wie viel Kubikmeter sind darin enthalten, und wieviel Zentner werden dafür nach dem Tarif veranschlagt? Oder

b) wenn die Ladung aus Tannenholz z. B. aus Rheinbord besteht, wieviel Kubikmeter sind darin geladen, und zu wieviel Zentner werden solche nach dem nämlichen Tarif berechnet?

Antwort ad a. Wenn sich die spezifische Schwere des Eichenholzes zu jener des Wassers verhält wie 8 zu 10, und der Kubikmeter Wasser 20 Zentner wiegt; so ist die absolute Schwere des trocknen Eichenholzes per Meter 16 Zentner.

Die Ladung ist 2400 Zentner, diese Zahl durch 16 als dem Gewicht eines Kubikmeter trocknen Eichenholzes dividirt, giebt 150 Kubikmeter. Der Kubikmeter zahlt 4 Zentner, demnach wäre diese Ladung zu 600 Zentner zu veranschlagen.

Antwort ad b. Wenn sich die spezifische Schwere des trocknen Tannenholzes zu jener des Wassers verhält wie 9 zu 20 und der Kubikmeter Wasser 20 Zentner wiegt, so wiegt der Kubikmeter Tannenholz nothwendig 9 Zentner. Demnach die Ladung von 2400 Zentner mit 9, als dem Gewicht eines Kubikmeter Tannenholz dividirt, giebt $266\frac{2}{3}$ Kubikmeter für die ganze Ladung, jeder zahlt 2 Zentner. Es wäre also die Ladung zu $533\frac{1}{3}$ Zentner zu veranschlagen.

ART. 6. Da auch öfters Eichen- und Tannenholz z. B. Daubholz und Tannenbord oder Latten in einem Fakrzeug geladen sind, so müssen sich die Beseher von dieser Verschiedenheit und von der Mehrheit des Eichen- oder Tannenholzes, so wie von der Richtigkeit des Manifestes, in welchem ein und das andere genau angegeben seyn muss, durch nähere Untersuchung zu überzeugen suchen, und es darf denselben nicht entgehen, einen merklichen Unterschied oder Betrug zu entdecken, wenn sie die vorerwähnten Verhältnisse dabei gehörig erwägen.

Zweite Instruction

zur Vermessung und Veranlassung einzelner Flosshölzer.

Von Verschiedenheit der Flosshölzer.

ART. 1. Wie es aus der vorstehenden Erklärung zu entnehmen ist, sind die in den Flossen auf dem Rhein vorkommende Holzkörper sehr verschieden, sie sind theils als Balken, theils als Walzen und als spitzige oder als abgekürzte Kegel zu betrachten.

Von den balkenartigen Hölzern, deren kubischen Ausmessung und Berechnung.

ART. 2. Unter Balken werden alle Hölzer verstanden, welche recht winklichte von gleichen oder ungleichen Seiten umgebene Grundflächen haben z. B. die Eichenruthen, die kubische Berechnung davon ist leicht und einfach. Sind die Seiten gleich, so werden selbe mit der Länge multiplicirt, das Product giebt den kubischen Gehalt. Ungleiche Seiten

werden addirt, davon die Hälfte mit der Länge multiplicirt. Dasselbe gilt auch für gebogene Balkenstücke, z. B.

Ein Balken von gleichen Seiten lang . . . 1200 Centimeter.
an beiden Enden breit 052 —
und dick 050 —

Die Länge 1200 mit der Breite 0,52 vermehrt giebt 6,24,00 dieses mit der Dicke von 0,50 giebt 3,M. 120,D. 000.

Also wäre der Kubikinhalt 3,M. 120D.

Eine Eichenruthe von ungleichen Seiten lang . 1200
breit 052
dick an einem Ende 0, 50
am andern 0, 48
0, 98
Die Hälfte davon 0,49

Die Länge vermehrt mit der Breite 0,52 giebt 6,24,00. Dieses mit der proportionirten Dicke 0,49 giebt 3,M. 075,D. 600C., oder kürzer 3,M. 060D. als der Kubikinhalt.

Von Balken, welche nicht vierkantig, sondern schaalkantig sind.

Art. 3. Da, ausser den gespaltenen oder Stückhölzern, die meisten Eichenflosshölzer, nämlich ganze und halbe Bäume und Ruthen, Klötze und Krümmer, welche nach Holland verführt werden, nicht scharf und vierkantig beschlagen, sondern gewöhnlich grob behauen, mithin gleichsam achteckig, und von verschiedener Schaalkante sind; so kann wohl die Ausmessung derselben, mittelst Aufnahme ihrer Breite und Dicke auf den glatten Seiten, und die kubische Berechnung davon als vierkantiges Holz, nach der im vorstehenden Artikel beschriebenen Art geschehen, es muss aber alsdann von jenem Product für die verschiedenen Schaalkanten ein billiger Abzug Statt finden, welcher nach hinlänglich erprobten Versuchen bis zu anderweitiger Bestimmung zu sieben per Cent. berechnet, und in dem Stamm-Vermessungs-Register als auch in den Manifesten abgezogen und angemerkt werden soll.

Ueber Vergleichung der runden und spitzigen Holzkörper, bei Ausmessung und Veranschlagung derselben.

Art. 4. Die runden Holzkörper, als Tannen und Forlen, besonders die sogenannten Bollen, und überhaupt alle Main-Tannen und Forlen vergleichen sich mit dem Zilinder oder der Walze.

Die Eichen und Tannen hingegen, welche von unten bis oben rund und spitzig zulaufen, und als unvollkommene Zilinder zu betrachten sind, vergleichen sich theils mit den abgekürzten stumpfen Kegeln, theils mit spitzigen Kegeln.

Von der Ausmessung und Berechnung walzenförmiger Holzkörper.

Art. 5. Der Zilinder, oder die Walze hat zwey runde Grundflächen, deren beyde Durchmesser gleich lang sind, ihr Körper ist gerade und von verschiedener Länge.

Um den kubischen Inhalt solcher Hölzer zu finden, nimmt man die Fläche des mittlern Zirkels zur Basis, und die Länge des Holzes zur Höhe. Bekanntlich ist die Fläche des mittlern Zirkels dem Product des mit dem halben Durchmesser vermehrten halben Umkreises gleich, und das Verhältniss des Quadrats des Durchmessers zu der Fläche des Zirkels ist wie 14 zu 11, oder in einer andern Proposition, wie 1000 zu 785, und dieser Lehrsatz soll zu dergleichen Ausrechnungen dienen.

Z. B. Ein runder Klotz lang 1250 Zentimeter
— — — dick 0,42

Die Länge 12,50 mit der Dicke 0,42 vermehrt, giebt 5,25,00, dieses nochmal mit 0,42 giebt 2,M. 205,D.000 für den Inhalt, als vierkantiges Holz berechnet; durch die vorbemeldte Reduction in einen Zilinder, nämlich 1000 geben 785, was geben 2,205,000? also 1,M. 730,D. 925C. oder kürzer, 1,M. 730D., als den eigentlichen kubischen Inhalt des runden Holzes.

Von der Ausmessung und Berechnung abgekürzter oder stumpfer Kegel.

Art. 6. Bey runden abgekürzten oder stumpfen Hölzern, wie eigentlich die meisten Rhein-Tannen und Forlen wirklich anzusehen

sind, soll die mittlere Dicke, nämlich in der Mitte der Länge des Holzes, gemessen, und demnach mit der Berechnung verfahren werden, wie bey der vorigen. Wenn aber das Block nicht ganz rund, und auf der einen Seite dicker, als auf der andern wäre; z. B. bey Bäumen, welche an einer Seite nur etwas beschlagen sind, so müsste von solchen die Dicke übers Kreuz gemessen, und das Mittel davon genommen werden. Uebrigens ist die Berechnung wieder dieselbe, wie bey dem vorigen Artikel.

Von Ausmessung spitziger Kegel.

Art. 7. Als spitzige Kegel sind eigentlich die langen runden Holzkörper mit einer ebenen runden Grundfläche zu betrachten, wie jeder ganze Nadelholz-Stamm, er mag gerade oder krumm seyn. Hieher gehörten zwar die meisten Main-Tannen und Forlen, die geflösst zu werden pflegen, und wovon im §. 4 der Erklärung Meldung geschehen ist. Selbige müssten eigentlich ganz anderst vermessen werden, als nach der im Art. 5 vorgeschriebenen Art; da aber an den stärksten Stämmen z. B. bey 60er, 70er etc. das Kopf- oder Spitz-Ende stark abgenommen ist, so dürfen wohl alle auf den Rheinflossen vorkommende schwere Tannenbäume nach jener Art berechnet werden, es seye dann, dass man runde Hölzer habe, deren Kopf- oder Stamm-Ende nur bis auf eine gewisse Länge eine gleiche Dicke haben, welcher Theil als eine Walze betrachtet, und der obere spitzauslaufende Theil hingegen, als ein spitziger Kegel betrachtet werden muss, und um dessen körperlichen Gehalt aufs Genaueste aufzunehmen, nur der dritte Theil der Länge mit dem Quadrat-Inhalt der Grundfläche multiplicirt werden müsse; welches aber für die Ausmessung von solchen Flosshölzern nicht nöthig ist; diese brauchen nur nach der im vorigen Art. beschriebenen leichten Art ausgerechnet zu werden, weil die mittlere Dicke und Breite leichter zu greifen, als aus dem Dopf- und Kopf-Ende das Mittel zu ziehen ist, und es hiebei auf eine Kleinigkeit nicht ankommt, die bey jeder schärferen Vermessung herausscheinen

würde. Uebrigens sind auch bey den Probemessungen, die über die runde und spitzauslaufende Tannen gemacht, und wornach die beyliegende Tabelle gefertigt worden, jene Regeln gehörig beobachtet worden, und müssen selbe auch bey einzelnen genauen Revisionen beobachtet werden.

Besondere Vorschrift für die Ausmessung der Längen und Dicken.

ART. 8. Um den Durchmesser zu finden, kann man sich des gewöhnlichen Winkelmasses, Fikstange, und eines nach dem Meter eingetheilten Winkelmessers bedienen, dabey muss aber immer wohl in Acht genommen werden, dass

1.° die Länge richtig ausgemessen werde, welche in den Verzeichnissen folgender Gestalt nach Centimeter z. B. 20, 40. d. i. 20 Meter und 40 Centimeter gleichförmig ausgedrückt werden soll. Es ist hiebey zu beobachten, dass die Länge nicht von einem Ende zum andern, sondern wo die Hölzer einen schiefen Waldhieb haben, wie fast alle Rhein-Tannen, die Länge von der Mitte dieses Waldhiebs und nicht, wie es sonst zu geschehen pflegt, nur von den Löchern an ausgemessen werden müsse.

2.° Die Dicke und Breite müssen in der Hälfte der aufgenommenen Länge, und wo es vorgeschriebener Massen nöthig befunden wird. über's Kreuz ausgemessen, hiebey aber das Winkelmass, Fike, immer winkelrecht angefügt und gehalten werden, damit die Dicke und Breite nicht schief gegriffen werde.

Von Veranschlagung der Rhein-Tannen, welche auf einer oder zwei Seiten behauen oder beschlagen sind.

ART. 9. Da die Rhein-Tannen gewöhnlich auf zwey Seiten vom Stamm-Ende bis in die halbe Länge und weiter aufwärts beschlagen sind; so muss für solche beschlagene Tannen, deren kubischer Inhalt in der Tabelle nicht bestimmt ist, und so gleich andern runden Hölzern stammweise gemessen und berechnet werden, ein Abzug für den Beschlag auf beyden Seiten, und wo sich deren befinden, welche nur

an einer Seite beschlagen sind, die Hälfte solchen Abzugs gemacht werden, welcher bey schweren Rhein-Tannen zu 10 bis 15 pro Cent. berechnet werden darf, und in der angefügten Tabelle mit veranschlagt worden ist.

Von Ausmessung und Veranschlagung der Eichen-Stückhölzer der verschiedenen Tannen, der Bretter, Latten etc.

ART. 10. Was die Ausmessung und Veranschlagung der in vorstehender Erklärung beschriebenen Eichenstückhölzer betrifft, so wird am Ende der gegenwärtigen Instruction eine Tabelle ertheilt, nach welcher künftig die Stückhölzer abgezählt, in Verzeichnisse genau eingetragen und in ganzen Zahlen veranschlagt werden müssen.

Desgleichen sollen nun alle Tannenhölzer, die von bestimmter Länge und Dicke sind, ausser den runden Tannen und Forlen und den sogenannten Bollen, die nach gegenwärtiger Instruction einzeln vermessen und berechnet werden müssen, und übrigens alles andre Gehölz und Säge-Waaren, als Diele, Bretter, Latten etc. in den bestimmten Zahlen und Verhältnissen nach der nämlichen Tabelle, welche in Gemässheit des Art. 97 der Octroi-Convention hiemit ertheilt wird, veranschlagt werden.

Dritte Instruktion

zur Ausmessung und Veranschlagung ganzer Flosskörper.

a) Ueber körperliche Ausmessung und Berechnung kleiner Tannen und Bordflossen, der sogenannten Käutzchen und Stümmel.

ART. 1. Die kleinen Tannen und Bordflösschen, sogenannte Käutzchen und Stümmel, die nicht aus einzelnen Böden, sondern gewöhnlich aus mehreren an einander hangenden Böden und oft aus zwey, drei und mehreren Auflagen bestehen, müssen in Absicht der in dem Manifest erklärten Zentner-Zahl, welche nach dem kubischen Gehalt des Holzes berechnet seyn muss, und wozu die in dem Tarif bestimmte

Reductionen gebraucht werden können, revidirt werden, und zu dem Ende auf nachstehende Weise im Ganzen ausgemessen und berechnet werden.

ART. 2. Da bey allen Rheinflossen ein Theil des Holzes ausser Wasser geht, so hier hoch und da niedrig ist, und nicht so genau gemessen werden kann; so muss der Inhalt dieses ausser Wasser befindlichen Theils durch nachstehende Mittel gesucht werden. Man hat daher, bey Ausmessung und Berechnung solcher Gattung Flossen, zuerst auf den im Wasser eingesenkten Raum, in Kubikmeter ausgedrückt, zu sehen.

ART. 3. Die Längen und Breiten müssen bey jedem Bodenstück besonders ausgemessen, und wo es sisch findet, dass die Böden ihrer Länge nach vorn mit dem Stamm-Ende und hinten mit den Zopf-Enden zusammengesetzt sind, muss die mittlere Breite an der Hälfte der Länge gegriffen werden, und so müssen auch bey zusammen gesetzten Bord-Stümmel, die gewöhnlich in der Breite wegen der Richtpfade weiter von einander abstehen, diese leeren Räume in verhältnissmässigen Abzug gebracht werden.

Die Tiefe von jedem Boden muss in der Mitte und auf beyden Seiten, und zwar gleich dem Wasserzug, genommen werden, das Holz oder die Bretter mögen ganz unter Wasser gehen, oder theilweise herausstehen.

Aus diesen Tiefen wird demnach für jede Bodenlänge die proportionirte Tiefe gesucht, die Längen, Breiten und Tiefen mit einander multiplicirt giebt das Product des ganzen im Wasser versenkten Flossen-Raums.

ART. 4. Da das Verhältniss der spezifischen Schwere des Tannen-Flossholzes zu jener des Wassers wie 2 : 3 angenommen ist, so würde der kubische Gehalt des im Wasser eingesenkten Theils von den Tannen- und Bord-Flossen $\frac{2}{3}$, jener des ausser dem Wasser gehenden aber $\frac{1}{3}$ des ganzen Flossen-Raums betragen, wenn solche keine leeren Zwi-

schenräume enthielten; da aber alle Holzflossen gewisse Zwischenräume haben, so müssen diese von dem vorgefundenen kubischen Inhalt des ganzen eingesenkten Flossen-Raumes abgezogen und auch in billige Veranschlagung und Abzug gebracht werden; was für die auf solchen Flösschen und Käutzchen gewöhnlich befindliche Mannschaft und die nöthigen Flossgeräthschaften billig erkannt wird; welches für ein als das andere bestimmt wird. Jedoch in besondern Fällen, wo solches Mittel nicht wohl angewendet werden könnte, nach Ermessen der Octroi-Beamten, Einiges ab- oder zugethan werden darf.

Art. 5. Für solchen Abzug an gewöhnlichen Tannen-Flösschen und Käutzchen, die aus 3 oder 4 langen Böden bestehen, und nur wenige Bord geladen haben $\frac{1}{4}$; bey puren Bordflösschen, Stümmel aber nur $\frac{1}{10}$, jedoch in billiger Veranschlagung der unter Art. 3 bemeldten grössern Zwischenräumen in der Breite; bey gemischten Tannen- und Bordflösschen oder Käutzchen, die beyläufig aus $\frac{2}{3}$ Tannenbäumen und aus $\frac{1}{3}$ Bordstümmel bestehen, $\frac{1}{6}$, und wo solche im Gegentheil aus beyläufig $\frac{2}{3}$ Bordstümmel und $\frac{1}{3}$ Bäumen bestehen, wird $\frac{1}{8}$ für den leeren Raum gestattet, und in Abzug gebracht.

Die Ausrechnung eines solchen Tannenflosses wäre demnach folgende, z. B. vorderes Bodenstück lang 16,00 Centimeter

mittlere Breite 6,20

Tiefen { 0,19 / 0,25 / 0,22 } 0,22

	M.	D.
Product 21,	824,	000

Mittleres Bodenstück lang 16, 80

Mittlere Breite 8, 40

Tiefen { 0,20 / 0,25 / 0,21 } 0,22

	M.	D.
Product . . . 31,	046,	400

Hinteres Bodenstück lang	1700
mittlere Breite	800
Tiefen 0, 21 / 0, 25 }	0225
	M. D. C.
	30, 600 000
Hiezu erstes Product	21, 824 000
zweytes	31, 046 400
	83, 470, 400
Abgezogen $\frac{1}{4}$ für die Zwischenräume . .	20, 867, 600
Bleibt für den im Wasser eingesenkten Theil	62, 602, 800
Hiezu für den über der Wasser-Fläche befindlichen Theil $\frac{1}{3}$ des Ganzen, also die Hälfte des im Wasser versenkten Theils	31, 301, 400
Ganzer Inhalt . .	93, 904, 200

oder kürzer $93\frac{9}{10}$tel Kubikmeter.

Sollten die Flösschen aus mehreren auf einander geschleiften oder zusammengesetzten Main- und Rhein-Käutzchen bestehen; so müssen die Tiefen auf beyden Seiten, vorn, hinten und in der Mitte des Stücks gegriffen werden, und bey solchen Flossen wird für die leeren Zwischenräume nur $\frac{1}{5}$ berechnet.

A) Ueber körperliche Ausmessung und Veranschlagung grosser Flossen, als Rhein- und Holländer-Flossen.

§. 1. Die grossen Rhein- oder Holländerflossen bestehen gewöhnlich

a) aus dem Haupt- oder Steifstück,

b) aus einem oder zwey Knieen,

c) aus Anhängen, welche das Steifstück und die Kniee haben.

Jedes dieser Stücke wird als ein reguläres Parallelepipedum angesehen.

Das Steifstück und die Kniee werden bekanntlich aus Eichen, auch Tannen und Forlen zusammengesetzt, die Anhänge bestehen gewöhnlich

aus Tannen und Forlen, und es soll angenommen werden, dass in Holländerflossen, die aus Steifstücken mit Anhängen, oder auch aus Steifstücken mit Knieen und Anhängen bestehen, $\frac{2}{3}$ Eichenholz und $\frac{1}{3}$ Tannen enthalten seye; da nun die specifische Schwere des Eichenholzes gegen die des Wassers gleichgehalten, die des Tannenholzes aber nur zu $\frac{2}{3}$ angenommen werden kann; so folgt daraus, dass ein solches Floss weniger specifische Schwere hat, als das Wasser, worin es geflösst, und daher zur Ausmessung seines ganzen körperlichen Gehalts durch den Wasserzug in zwey Theile getheilt werden müsse, nämlich den *unter* Wasser, und den *ober* Wasser befindlichen Theil.

§. 2. Da aber der ausser Wasser liegende Theil bald hoch, bald niedrig ist, und besonders das Eichenholz darauf bald krumm, bald gerade, mithin sehr ungleich ist, und nicht leicht vermessen werden kann; so muss der Inhalt dieses Theils durch eine andere Operation ausgemittelt werden. Der im Wasser eingesenkte Theil wird nach allgemeinen Regeln vermessen, wie solches in den folgenden §§. vorgeschrieben wird.

§. 3. Um sowohl den ausser Wasser, als den in dem Wasser befindlichen Theil zu finden, misst man jedes Stück, das Steifstück, und dessen rechten und linken Anhang; das erste Knie und dessen Anhänge, das zweyte Knie nebst seinen Anhängen, jedes besonders, nach seiner Länge, Breite und Tiefe oder Einsenkung im Wasser; die Länge mit der Breite vermehrt, und das daraus entstandene Product mit der Tiefe vermehrt, giebt den kubischen Inhalt des ganzen Flossen-Raumes unter Wasser.

§. 4. Die Länge wird an den Steifstücken von vorn nach hinten, und zwar von der Mitte des vordern, bis zur Mitte des hintern Stelzenblocks, so auch die Knie und die Anhänge von vorn nach hinten ausgemessen; die beyden Seiten sind sich einander durchgehends gleich. Die Breiten hingegen werden an den Steifstücken und dessen Anhängen dreimal, nämlich vorn, in der Mitte und hinten gemessen, und

davon der dritte Theil (die Mittelzahl) genommen. An den Knieen und deren Anhängen wird es genug seyn, die Breite in der Mitte zu messen.

Die Tiefe ist am meisten verschieden; es ist daher nöthig dieselbe an mehreren Stellen nach der Länge des Steifstücks und dessen Anhängen zu beyden Seiten zu messen, woraus dann das Mittel gezogen wird.

Zur genauen Messung der Tiefen eines Steifstücks, und der Anhänge, theilt man die Länge in so viele Theile, als man Tiefen messen will, und man misst dann in der Mitte jedes dieser Theile z. B. die Länge wäre 200 Meter, und man wollte auf jeder Seite 10 Tiefen messen, so wird die erste Tiefen-Messung seyn bey 10 Meter, als der Hälfte des 10ten Theils von 200.

Die 2te bey 30 Meter
3te — 50 —
4te — 70 —
5te — 90 —
6te — 110 —
7te — 130 —
8te — 150 —
9te — 170 —
10te — 190 —

wo dann, wie bey dem Anfang noch 10 Meter übrig bleiben.

Alle diese Tiefen werden addirt und davon der 20ste Theil zur Länge und Breite multiplicirt, das Product ist der körperliche Inhalt des unter Wasser versenkten Theils eines Flosses.

Es ist am besten, wenn die an jeder Seite zu messenden Tiefen zwischen 5 und 10 abwechseln. Bey den Knieen ist es hinlänglich die Tiefe in der Mitte der beyden Seiten zu nehmen. Bey den Anhängen des Steifstücks aber muss die Tiefe, wie bey dem Steifstück selbst, auf beyden Seiten mehrmal gemessen werden.

§. 5. Nachdem nun alle einzelnen Stücke eines Flosses auf solche Weise gemessen und in Aufnahme gebracht sind, werden selbe nach ihrer Länge, Breite und Einsenkung berechnet, die verschiedenen Producte

zusammen addirt, und man erhält somit den Inhalt des in dem Wasser befindlichen Flossen-Raums, wovon demnach der für die Zwischenräume bewilligte Abzug von einem Fünftel gemacht werden soll.

§. 6. Um nun die Anzahl Zentner herauszubringen, welche ein solches Floss, den ober dem Wasser befindlichen Theil mit inbegriffen, nach dem kubischen Gehalt des Holzes zahlen muss, vermehrt man die gefundene Anzahl Kubikmeter des unter Wasser gesenkten Flossenraums mit drei, oder rechnet für jeden solchen Kubikmeter drei Zentner, der Beweis hievon liegt in folgenden Paragraphen.

§. 7. Von dem laut §. 5 gefundenen Gehalt des ganzen inner Wasser gefundenen Flossenraums muss erstlich für die leeren Zwischenräume $\frac{1}{5}$ abgezogen, also die gefundene Anzahl vermindert werden in dem Verhältniss von 5 : 4.

§. 8. Sie muss sodann vermehrt werden in dem Verhältniss der spezifischen Schwere des Holzes zu der des Wassers, um aus dem im Wasser eingesenkten Flossraum das ganze Volumen des Flosses zu finden; da nun das Floss gewöhnlich aus $\frac{1}{3}$ Tannen und $\frac{2}{3}$ Eichenholz besteht, und von dem holländer Flossenholz, wie schon im §. 1 gesagt ist, die Schwere des Eichen im Durchschnitt der Schwere des Wassers gleich ist, die des Tannen hingegen nur $\frac{2}{3}$ desselben beträgt; so steht die mittlere specifische Schwere des Flosses zu der des Wassers in dem Verhältniss $2\frac{2}{3}$: 3, oder 8 : 9.

§. 9. Das zusammengesetzte Verhältniss aus beyden vorigen ist 10 9, und da von dem durch dieses Verhältniss gefundenen ganzen Flosraum $\frac{2}{3}$ Eichen und $\frac{1}{3}$ Tannen zu nehmen sind, und der Kubikmeter Eichen für 4 Zentner Waare, der Kubikmeter Tannen aber nur für 2 Zentner Waare bezahlt; so wäre also der Kubikmeter des ganzen Flosses überhaupt für $3\frac{1}{3}$ Zentner Waare zu rechnen. Es wird demnach das vorige Verhältniss vermehrt in dem von 1, $3\frac{1}{3}$ oder 3, 10.

§. 10. Das Zusammengesetzte aus beyden ist 1 : 3. Demnach zahlt jeder Kubikmeter des vorhin gefundenen im Wasser versenkten Flossenraums so viel, als 3 Zentner Waare.

§. 11. Es kommen aber noch in Abzug jene Gegenstände, welche das Floss belasten und keiner Gebühr unterworfen sind, nämlich die Flossengeräthschaften und Victualien etc., die auf einem grossen Floss mit Knieen und Anhängen zu 6000, auf einzelnen Steifstücken aber nur zu 4000 Zentner veranschlagt werden können, und für jede 20 Zentner ein Kubikmeter von dem laut §. 5 berechneten Inhalt abgezogen werden soll.

§. 12. Uebrigens müssen die gewöhnlich einzeln angehängten Stämme, Streichmaste und Stechschore besonders abgezählt und nach der einzelnen Stamm-Vermessung, oder nach dem allgemeinen Tarif veranschlagt und berechnet werden. Dafür aber, dass diejenige Streich- und Schoormäste, welche durch ihren nothwendigen Gebrauch während der Fahrt an Güte und Werth merklich verlieren, soll an dem kubischen Gehalt dieser beschädigten Hölzer $\frac{1}{3}$ nachgelassen werden.

§. 13. Ein Floss oder Steifstück mit oder ohne Kniee, das aber keine Anhänge hat, kann nur zu $\frac{1}{4}$ Tannen und $\frac{3}{4}$ Eichen angeschlagen werden. Demnach ist die Berechnung folgende:

$\frac{3}{4}$ Eichen . . . 1 —

$\frac{1}{4}$ Tannen . . — $\frac{2}{3}$

Die specifische Schwere dieses Flossen-Körpers zu der des Wassers ist daher 11 : 12; also zahlte jeder unter Wasser befindliche Kubikmeter $3\frac{3}{55}$ Zentner.

D) *Tabellarische Uebersicht der Benennungen, Maasse, und des zur Inhalts der verschiedenen Stamm- und Stückhölzer, Dielen etc. welche vention von 1804, der Kubikmeter Eichen- oder hartes, Bau- oder im Hinauffahren, und der Kubikmeter Tannen, oder weiches Bau- 1 1/4 Centner im Herauffahren*

BENENNUNGEN.	Angenommene Länge (meter decim. centim)	Angenommene Breite (meter decim. centim)	Angenommene Dicke (meter decim. centim)	Angenommener kubischer Inhalt p. Stück (meter dectm. censim)	Angenommener kubischer Inhalt p. Boden (meter decim. centim)
Eichene Stückhölzer.					
Wagenschoss.	3 9 6	0 6 5	0 3 8	0 890	
Pfeifholz	2 8 6	0 5 9	0 3 5	0 500	
Knappholz	2 2 8	0 5 4	0 3 2	0 300	
Halbes Knappholz	1 7 6	0 5 2	0 2 9	0 200	
Tannenes Stammholz.					
100er - - - - - -	28 5 3	0 4 9	0 6 3	8 300	
90er - - - - - -	25 5 5	0 4 7	0 6 0	6 700	
80er - - - - - -	22 6 6	0 4 6	0 5 6	5 500	
70er - - - - - -	20 3 2	0 4 1	0 4 9	3 800	
60er - - - - - -	17 . 5 3	0 4 3	0 5 0	3 500	
50er - - - - - -	14 2 6	0 3 8	0 4 2	2 100	
45er - - - - - -	12 3 6	0 4 2	0 4 7	2 300	
40er - - - - - -	12 3 3	0 4 0	0 4 6	2 100	
Tannenes Bodenholz.					
Kübler Stumpen oder Reisholz	- - -	- - -	- - -	3 950	
4ter Bodenholz - - -	20 2 0	- - -	- - -	3 900	15 600
5ter - - - - - -	17 9 0	- - -	- - -	1 700	8 500
6ter - - - - - -	16 6 5	- - -	- - -	1 100	6 600
7ter - - - - - -	17 8 0	- - -	- - -	0 800	5 600
8ter - - - - - -	12 6 0	- - -	- - -	0 500	4 100
9ter - - - - - -	12 2 5	- - -	- - -	0 450	4 050
10ter - - - - - -	12 -2 0	- - -	- - -	0 400	4 000
Rich- oder Riecht-Latten -	12 1 7	- - -	- - -	0 250	0 000
Grosse Tüncher-Stangen -	9 8 0	- - -	0 0 8	- -	6 000
Kleine Hacken oder Tüncher-Stangen - - -	8 0 0	- - -	0 0 4	- -	2 000 p. 100Stangen
Tannene Bretter und Diele.					Boden
Mainbord gewöhnliche 10schuhige - - - -	3 1 2	0 2 2	0 0 24	- -	1 650
idem doppelte - - - -	3 0 65	0 2 1	0 0 35	- -	2 250
idem Schleifdiele - - -	3 0 0	0 3 0	0 0 4	- -	3 600
idem Schachtelbord - - -	2 9 8	0 2 3	0 0 1	- -	0 700
idem breite 16schuhige - -	4 4 0	0 4 1	0 0 26	- -	4 700
idem Brucken-Diele - - -	6 8 3	0 3 0	0 0 65	- -	13 400
idem 18schuhige Borde - -	5 4 0	0 2 6	0 0 25	- -	3 590
idem 1 1/2 breite gewöhnliche 10schuhige - - -	3 1 2	0 3 0	0 0 24	- -	2 200
idem gewöhnliche 16schuhige - - - - -	4 4 0	0 2 6	0 0 3	- -	3 500
Rheinbord 14schuhige gewöhnliche - - - -	4 2 8	0 2 7	0 0 26	- -	3 000 0
idem 16schuhige - - - -	4 4 0	0 3 2	0 0 25	- -	3 500 0
idem 16er Schwartbord - -	4 4 0	0 3 0	0 0 24	- -	3 200 0
idem Doppeldiele - - -	4 5 4	0 3 1	0 0 5	- -	7 0 0

BEMERKUNGEN.

VORBEMERKUNG:

Alle runde Stämme und Forlen, so wie alle Eichen Balken, Ruthen etc., welche in gegenwärtiger Tabelle nicht benannt sind, werden ausgemessen und kubisch berechnet

Nebenbemerkte Tannen werden gewöhnlich Rhein Tannen genannt, obgleich deren viele aus der Kinzig, der Murch, dem Neckar und andern Flüssen kommen, die sich in den Oberrhein ergiessen; die 40er, 45er und 60er Hölzer, so aus dem Main kommen, sind geringer u. in nachstehender Klasse als Bodenhölzer benannt.

Die Angabe der Dicke der Bodenhölzer ist nach der wirklichen Aufnahme in der halben Länge der Stämme; der Kubikinhalt ist nach Berechnung der Quadratfläche beider Enden angesetzt.

Dienen gewöhnlich zu den Stümmel; unter diesen versteht man jene von 9 bis 10 m. lang, 7 bis 8 c. dick.

Unter diesen von 7 bis 9 meter lang, und 3 bis 4 cent. dick.

NB. Man hat nur bei der Unität das genaueste Verhältniss angegeben, und die andern zahlen für den praktischen Gebrauch in Zehntelbrüchen vom Cubicmeter und Fuss ab angezeigt:

Erhebung der Rheinschifffahrts Gebühren angenommenen kubischen
auf dem Rheine verführt werden, und wovon laut Art. 100 *der Con-*
Zimmer-Holz, gleich Zentnerwaaren im Herunterfahren, zu $2\frac{1}{2}$ *Centner*
oder Zimmer-Holz, zu zwei Zentner im Herunterfahren, und zu
verzollet wird.

BENENNUNGEN.	Angenommene Länge meter	decim.	centim	Breite meter	decim.	centim	Dicke meter	decim.	centim	Angenommener KubischerInhalt. p. Stück meter	decim.	centim	Boden meter	decim.	centim	BEMERKUNGEN.
Latten und Rahm-Schenkel.																
gewöhnliche 10schuhige	3	9	5	0	0	48	0	0	2	0	3	510				Die Latten werden nach dem Gehalt der Diele verkauft, der Säge-Schnitt vermindert aber den CubicInhalt.
Spalier-Latten - - -	3	1	5	0	0	26	0	0	2	0	2	0				
16schuhige - - - -	4	4	0	0	0	5	0	0	3	0	7	0				
18schuhige - - - -	5	4	0	0	0	5	0	0	25	0	6	700				
Rahmschenkel - - -	3	1	4	0	0	76	0	0	64	0	15	500				Sind auch als Kirchsparren bekannt.
Fass-Dauben.																
Tannene Fassdauben lange	1	1	5	0	1	2	0	0	2	0	3	000				Wegen Verschiedenheit der Länge von einigen Zentimeter und der Dicke von einigen Millimeter bei der einen oder andern Gattung braucht der hier ausgeworfene Kubic-Inhalt nicht verändert zu werden.
id. gewöhnliche - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Eichene für Stückfässer	1	7	5	0	1	6	0	0	4	0	11	000				
Bodenstück f. Stückfässer	0	9	2	0	2	8	0	0	3	0	7	000				
Dauben für ohmige Fässer	0	8	6	0	1	3	0	0	35	0	4	000				
Bodenstück dafür - -	0	6	3	0	2	0	0	0	25	0	2	000				
Dauben f. halbomige Fässer	0	7	5	1	1	2	0	0	2	0	2	000				
Bodenstück dafür - -	0	5	0	0	1	4	0	0	25	0	1	500				
Eichene Main- und Nackar-Knorren.																Will ein Flösser wissen, wie sich seine Stammregister, die er im Kubicfuss führt zu der Verzollung verhalten; so bedient er sich nachstehender Vergleichungs-Tabelle: nämlich:
1te Sorte 6 Fuss lang 2 1/2 Zoll dick. -	1	8	8	0	1	3	0	0	65	p.1000 Stük 17	-	-				
2te Sorte 4 Fuss lang 2 1/2 Zoll dick. -	1	2	5	0	1	3	0	0	65	14	-	-				imFlossen-oder Stammregister 300 Kfuss Rh. gibt = 9 meter 280 Decimet. u. so umgekehrt;
3te Sorte 3 Fuss lang 2 1/2 Zoll dick -	0	9	4	0	1	3	0	0	65	11	-	-				30 Meter geben 96 9/10 Fus rh. oder 126 2/10 F. Köln.
4te Sorte 1 1/2 Fuss lang 2 1/2 Zoll dick -	0	4	7	0	1	3	0	0	65	7	500		0	570		und so weiter.
Rebpfähle tannene 6schuh.	1	7	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1	-	-	
id. eichene 6schuhige -	1	6	6	8	0	3	0	0	25	0	0	0	1	-	-	p. 100 Stück.
Dachschindel tannene -	0	3	0	0	2	0	0	0	8	0	0	0	0	050	-	hievon 100St. in einemGebund
Hackenstöcke tannene -	1	5	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	150		ebenso.

E) *Vergleichung des Cubicmeter mit dem rheinisch. u. Cöllner Fussmaas.*

Rheinische Fuss.	Cubicmeter	decimeter	centimeter	Cubicmeter	Rheinische Fuss.	Cöllner Cubicfuss	Cubicmeter	decimeter	centimeter	Cubicmeter	Cöllner Cubicfuss.	
1	0,	030	9591	1	32, 3/006805	1	0,	0237,	637	1	42, 081038	*NB.* Ganze Flossen werden kubisch vermessen, und ein verhältnissmäsiger Abzug für die fremden Körper und leeren Zwischenrämme gestattet, wie vorstehende Instruction gezeigt hat.
2	0,	061	9/10	2	62, 6/10	2	0,	047	5/10	2	84, 2/10	
3	0,	092	8/10	3	96, 9/10	3	0,	071	3/10	3	126, 2/10	
4	0,	123	8/10	4	129, 2/10	4	0,	095	—	4	168, 3/10	
5	0,	154	8/10	5	161, 5/10	5	0,	118	8/10	5	210, 4/10	
6	0,	185	7/10	6	193, 8/10	6	0,	142	5/10	6	252, 4/10	
7	0,	216	7/10	7	226, 1/10	7	0,	166	3/10	7	294, 6/10	
8	0,	247	7/10	8	258, 4/10	8	0,	190	1/10	8	336, 6/10	
9	0,	278	6/10	9	290, 7/10	9	0,	213	9/10	9	378, 7/10	
10	0,	309	6/10	10	323, —	10	0,	237	6/10	10	420, 8/10	

F) *Anwendung des Tarifs für die Bezahlung der Rheinschiff-*

Von STRASBURG bis	Im Herunterfahren: Ganze Gebühr. (Francs Centim. fraction)	Quart-Gebühr. (Centim. fraction)	20stel Gebühr. (Centim. fraction)	Doppelte Recognitions-Gebühren von 50 à 300 Zt. (Francs Centim. fraction)	300 à 600 (Francs Ceetim. fraction)	600 à 1000 (Francs Centim. fraction)	1000 à 1500 (Francs Centim. fraction)	1500 à 2000 (Francs Centim. fraction)	2000 à 2500 (Francs Centim, fracton)	2500u. drüber (fsaction Centim.)
incl. Neuburg ankom.	7, 1	1, 775	0, 355	20.	2 - -	4 —	8 —	12. —	18. —	30 —
incl. Germersheim abgeh.	10, 5	2, 625	0, 525							
iucl. Manheim	26, 675	6, 66875	1, 33375	41. 78	4.17.8	8.35.6	16,71 2	25.06.8	37.60.2	62,67.
incl. Mainz	35, 275	8, 81875	1, 76375	61. 78	6.17.8	12.35.6	24.71.2	37.06.8	55,60.2	92.67.
incl. Caub	44, 350	11, 0875	2, 2175	83. 56	8.35.6	16.71.2	33.42.4	50.13.6	75.20.4	125.34.
incl. Coblenz	48, 45	12, 1125	2, 4225	1. 0356	10.35.6	20.71.2	41.42.4	62.13.6	93 20.4	155.34.
incl. Andernach	51, 65	12, 9125	2, 5825	1.23.56	12.35.6	24.71.2	49.42.4	75.13.6	111.20.4	185.34.
incl. Linz	62, 54	15, 635	3, 127	1.45.34	14.53.4	29.06.8	58.13.6	87.20.4	130.80 6	218.01.
incl. Cölln	85, 04	21, 26	4, 252	r.65,34	16.53.4	33.06.8	66.13.6	99.20,4	148.80.6	248.01.
incl. Düsseldorf	1,00, 01375	25, 0034375	5,000,6875	1.87.12	18.71.2	37.42.4	74.84.8	112.27.2	168.40.8	280.68.
incl. Ruhrort	1,13, 21375	28, 3034375	5,660,6875	2.07.12	20.71.2	41.42.4	82.84.8	124.27.2	186.40.8	310.68.
incl. Wesel	1,33, 17875	33, 2946875	6, 6589375	2.28.90	22.89.	45.78.	91.56.	137.34.	206.010.	343.35.
incl. Emmerich	— —	— —	— —	2.50 68	25.06.8	50.13.6	100.27.2	150.40.8	225.61.2	376.02.

G) *Schifffahrts-Gebühren-Tarif, wie sie seit dem Gesetz*

ZU ARNHEIM.

(Herauf.)

Von Amsterdam bis Lobith.

Zucker, Kaffee, Taback, Rrapp, Kupferroth, Zinn, Blei, Farbholz, Thran, Oel, Baumöl, Rosinen und Corinthen, Mandeln, Indigo, Juchtenleder, Leder, Abflussteine, Droguerien, Wolle, Käse, Baumwolle und andere Krämerwaaren:

6 fl. h. p. Last, oder $31\frac{1}{2}$ Centim p. Zentner.

Ochsenhäute, Hörner, Ziegel, Platten, Gemüssaamen, Töpferwaaren, Rübkuchen, und Waaren, die mit dieser Gattung gemischt sind:

1 fl. 10 St. p. Last, oder

$7\frac{35}{40}$ Centim p. Zentner.

(Herunter.)

Von Lobith bis Amsterdam.

Wein, Eisen, Mühlsteine, Krapp, Weinstein, Quecksilber, Pottasche, Lasurfarbe, Glas, Droguerien, Leder, Wolle, Zwetschen, Hirsen, Farbstoffe, Wachholderbeeren, Eisen und Krämerwaaren:

6 fl. h. p. Last, oder $31\frac{1}{2}$ Centim vom Zent.

Mineralwasser, Erdengeschirr, Töpferwaaren, Lumpen, Töpfer-, Walker- und Pfeiffenerde, Kalmeysteine, Brennholz, Steinkohlen und Geriss: 1 fl. 10 St. p. Last, oder $7\frac{35}{40}$ Centim vom Zentner.

Tufsteine und Trass 15 St. p. Last, oder $3\frac{75}{80}$ Zentim vom Zentner.

Hartes Horn 3 fl. p. Last, oder $15\frac{3}{4}$ Centim vom Zentner.

Weiches Horn 1 fl. 10 St. p. Last, oder $7\frac{35}{40}$ Centim vom Zentner.

Holz in Schiffen 2 fl. 5 St. p. Last, oder $11\frac{65}{80}$ vom Zentner.

fahrts-Gebühren, wenn man an mehreren Bureaüx passirt.

Von	Im Herauffahren. Ganze Gebühr. Francs Centim. fraction	Quart-Gebühr. Centim. fraction	20stel Gebühr. Centim. fraction	Doppelte Recognitions-Gebühren von 50 à 300 Zt. Francs Centim. fraction	300 à 600 Francs Centim. fraction	600 à 1000 Francs Centim. fsaction	1000 à 1500 Francs Centim. fraction	1500 à 2000 Francs Centim. fraction	2000 à 2500 Francs Centim. fraction	2500 u. drüber fraction Centim.
Emmmerich bis	29. 9475.	7.486875.	1.497375.	21.78.	2,17.8	4.35.6	8.71.2	13.06.8	19.60.2	32, 67
Wesel incl.	49. 9124.	12.478125.	2.498565.	43.56.	4.35.6	8.71,2	17.42.4	26 13.6	39.20.4	65, 34
Ruhrort incl.	72. 4125.	18.103125.	3.620625.	63.56,	6.35.6	12.71.2	25.42.4	38.13.6	51.20.4	95, 34
incl. Düsseldorf	1.05. 99	26.4975.	5.2995.	85.34.	8.43.4	17.06.8	34.13.6	51.20.4	76.80.6	128, 01
incl. Coelln	1.22. 49	30.6225.	6.1245.	1.05.34	10.53.4	21.06.8	42.13.6	63 20.4	94.80.6	158, 01
incl. Linz	1.27. 48125	31.8703125.	6.3740625.	1.27.12	12.71 2	25.42.4	50.84.8	76.27.2	114.40.8	190, 68
incl. Andernach	1.33. 68125	33.4203125.	6.6840625.	1.47.12	14.71.2	29.42.4	58.84.8	88.27.2	132.40.8	220, 68
incl. Coblenz	1.46. 78125	36.6953125.	7.3390625.	1.67.12	16.71 2	33.42.4	66.84.8	100.27.2	150.40.8	250, 68
incl. Caub	1.59. 94	39.985.	7.997.	1.88.90	18.89.	37.78.	75.56.	113.34,	170.01.	283, 35
incl. Maiuz	1.78. 44	43.36.	8.672.	2.08.90	20.89,	41.78.	83.56.	125 34	188.01.	313, 35
incl. Manheim	1.89. 775	47.44375.	9.48875.	2,30.68	23.06.8	46.13.6	92.27.2	138.40.8	207.61.2	346, 02
incl. Germersheim, incl. Neuburg und Strasbusg.	1.99. 975	59. 99375.	9. 99875.	2.50.68	25.06.8	50.13.6	100.27.2	150.40.8	225.61.2	376, 02

Will man wissen, wie viel 1 Zentner von einem Bureau bis zu einem andern bezahlt; so erfährt man dieses durch die Subtraction z. B. 1 Zentner Wein von Mainz bis Emmerich, so setze man 1 f. 33,17875
hievon ab 26, 675
bleiben 1 fr. 06, $\frac{50375}{90000}$

1 Zentner Kaffee von Emmerich bis Neuwied; so setze man den Gebühren-Betrag der sich zu Andernach, als dem letzten Orte befindet, wo man passirt, nämlich: 1 fr. 33, $\frac{68125}{100000}$
von Düsseldorf nach Nenwied 1 fr. 33, 68125
subtr. 72, 41251 Rurhort
bleibt 61, 27875

vom 3ten October 1816 *in Holland bezahlt werden:*

ZU NIMWEGEN.

(Herauf)

von Rotterd. u. Dortrecht bis Lobith.

Krapp, Droguerien, Talch, Farbstoffe, Stockfisch, Häring, Labberdan, Zucker, Kaffee, Taback, und andere bey Arnheim benannte Waaren, so wie auch kleine Parthien Beinknochen und Hörner:

5 fl. 15 St. p. Last; $30\frac{15}{80}$ C. p. Zent.

Salz: 2 fl. 17 St. p. Last; $14\frac{385}{400}$ C. p. Zentner

(Herunter)

von Lobith bis Rotterdam u. Dortreht.

Pottasche, Wein, Mineralwasser, Glaswaaren, Eisen, Lazur, Zwetschen, Hirsen, Getraide, Mühlsteine, Krämer- und trockne Manufacturwaaren:

5 fl. 15 St. p. Last; $13\frac{15}{80}$ C. p. Zent.

Pfeiffenerde, Schiefersteine, Lumpen, Tufstein, Trass, Töpferwaaren, Erde in Fässern und Blei-Erz:

1 fl. 18 St. p. Last; $9\frac{39}{40}$ C. p. Zentner.

Krummholz und Rippen.

1 fl. 17 St. p. Last; $9\frac{57}{80}$ C. p. Zentner.

Brennholz, Steinkohlen und Geriss:

1 fl. 08 St. p. Last; $7\frac{14}{40}$ C. p. Zentner.

Möblen: 3 fl. p. Last; $15\frac{3}{4}$ C. p. Zentn.

NB. Ueberdem müssen die Schiffer jedesmahl zu Arnheim oder Nimwegen per Schiff einen Brandzoll à 17 fl. holländisch erlegen.

H. *Städtische Gebühren zu Cölln und Mainz vom Zentner.*

1. Krahnen-Gebühren - - 10 Centim. p. Zentner zu Coelln, 10 Centim. p. Zentner zu Mainz
2. Waag-Gebühren - - - 5 id. id. 5 id. id.
3. Werfft-Gebühren - - - 5 id. id. 5 id. id.

Die Magazin-Gebühren werden nur bezahlt, wenn man sich deren bedient. Die Waaren zahlen p. Monat 10 Centimen vom Zentner, und wenn sie länger im Magazin bleiben, 5 Centimen mehr vom Zent. für jeden folgenden Monat.

I. *Tax-Frachten und Schifffahrts-Gebühren.*

per 1 Zentner à 50 Kilogrammen oder $106\frac{3}{4}$ Pfd. Cöllnisch.

NB. Man hat nur die ganze Schifffahrts-Gebühr angegeben, und erinnert, dass die Quart- und 20tel-Gebühr leicht durch die Division zu finden ist.

Ferner ist zu erinnern, dass der Tarif von Neuburg folgendermassen getheilt ist:
a) Neburg $5\frac{7}{10}$ C. zu Thal, $3\frac{3}{10}$ C. zu Berg.
b) Germersheim $11\frac{9}{10}$ zu Th. $6\frac{9}{10}$ zu Berg.
Man kann diesemnach für die Schroeker-güter zu Berg $\frac{3}{10}$ Cent. weniger rechnen

	Zu Berg, oder herauf		Zu Thal, oder herunter	
	Tax-Fracht. F. C.	Schifffahrts-Gebühren. F. C. fraction.	Tax-Fracht. F. C.	Schifffahrts-Gebühren. F. C. fraction.
Von Maynz nach Manheim, gegossenes Eisen und andere Metalle, die noch nicht verarbeitet sind	» 74	» 13 5	» »	» »
Alle andere Güter	1 95	» 13 5	» 70	» 9 075
Schroek	1 56	» 40 035	» 70	» 26 675
Kehl und Freistädt . . .	2 75	» 40 035	1 80	» 26 675
Strasburg	3 15	» » »	2 »	» » »
von Frankfurt nach Manheim .	1 25	» 13 5	1 07	» 9 075
Strasburg .	3 —	» 40 035	2 47	» 26 675
von Worms und Gernsheim nach Strasburg	2 60	» 26 535	2 »	» 26 675
von Manheim nach Strasburg .	2 30	» 26 535	1 87	» 17 6
von Speier, Philipsburg und Germersheim nach Strasburg	1 80	» 10 2	1 60	» 17 6
(Kehl und Freistädt bis Germersheim nach Strasburg: für alle Waaren ohne Unterschied.)				
Vitriol-Oel, welches allein geladen werden muss, zahlt 4 fl. p. 50 Kilogrammen für eine jede obiger Bestimmungen.				
Von Cölln nach Mainz für Waaren 1ter Klasse	1 20	» 53 95	» 65	» 35 865
2ter —	1 45	id.	» 80	id.
3ter —	1 70	id.	1 20	id.
nach Bingen . . 1ter —	1 15	» 53 95	» 50	» 27 765
2ter —	1 40	id.	» 72	id.
3ter —	1 65	id.	1 17	id.
nach Bacharach und den Zwischenhäfen 1ter —	» 80	» 53 95	» 35	» 27 265
2ter —	» 95	id.	» 50	id.
3ter —	1 15	id.	» 90	id.
nach Coblenz . . 1ter —	» 70	» 27 69125	» 30	» 18 19
2ter —	» 86	id.	» 42	id.
3ter —	1 02	id.	» 85	id.
nach Frankfurt . 1ter —	1 45	» 53 95	» »	» » »
(Die Schiffahrts-Gebühren 2ter —	1 70	id.	» »	» » »
auf dem Main nicht miteinbegriffen.) 3ter —	1 95	id.	» »	» » »
Von Mainz nach Coblenz 1ter —	» 65	» 26 25875	» 35	» 17 675
2ter —	» 75	id.	» 48	id.
3ter —	» 90	id.	» 70	id.
nach Bonn . . 1ter —	1 08	» 37 45	» 55	» 35 865
2ter —	1 30	id.	» 70	id.
3ter —	1 55	id.	1 55	id.

K. *Benennung der Waaren, wie sie in eine jede obiger Klassen gehören.*

1te Klasse. Alaun, Alaun- und Vitriol-Stein, Ambosse, Blech, Blei, Bleischrott, Bleiweis, Eisen aller Art, Erbsen und andere Hülsenfrüchte, Erz aller Art, Farin-Zucker, Feilen, Feuersteine, Galmeisteine, Glas-Galle, Gyps, Häute (gesalzene), Holz (fremdes in Stücken), Kalk, Kanonen, Kleesaamen. Klingen, Korinten, Kreide, Kupfer, Leinsaamen, Linsen, Maag- oder Mohnsaamen, Mehl, Menning, Messing- und Eisendraht, Metall, Mineralwasser, Munition, Nägel-Fässer, Ocker, Operment, Pottasche, Pottlot, Quecksilber, Salpeter, Sand, Schiefersteine, Schleifsteine, Schmalten, Schmelztiegel. Schüsser, Schwefel, Sensen, Silber-Glätte, Soda, Spialter, Stahl, Steinkohlen, Trippel, Weinstein, Wismuth, Zinn, Zucker (roher), Zwetschen.

2te Klasse. Anis-Saamen, Baumwollen-Zeuge aller Art, Bier, Bindfaden-Fässer, Borax, Branntwein und alle Gattungen Wein, Butter, Bücher, Cichorie, Chokolat, Elephanten-Zähne, Essig, Farbstoffe, Feigen, Fischbein, Flachs, Fleisch (gesalzenes aller Art), Galläpfel, Geigen-Harz, Gerste (Perlen), Glas-Kisten, Grünspan, Grütze aller Art, Gummi, Haarpuder, Haber, Harz, Häringe, Häute (trockene), Hirschhorn (gemahlenes), Hirsen, Honig, Holz (gemahlenes), Ingwer, Kaffee, Kakao, Kastanien, Käse aller Art, Knochen, Krapp, Kurkuma, Laberdan, Lackmus, Leder (gegerbtes), Lichter, Lumpen, Mandeln, Manufactur-Waaren, Messer-Arbeit aller Art, Nadeln, Oelkuchen, Orleans, Papier, Pech, Pfannen, Pfeffer, Piment, Prünellen (Schlehen), Reis, Roggen, Rosenkränze, Rosinen, Safflor, Salmen, Salz aller Art, Sauerkraut, Schüttgelb, Seife, Senf (gemahlener), Spelz, Stärke, Stockfisch, Storax, Tabak in Blättern, gemahlener, in Stangen, Terpentin, Theer, Tücher, Umber-Erde, Unschlitt, Vitriol, Wachholderbeeren, Wachs, Wachstuch, Waidasche, Wollenwaaren aller Art, Zinober, Zucker (Candis).

3te Klasse. Anschoven, Austern, Bandwaaren, baumwollene Ballen, Bücklinge, Dachtgarn, Erdengeschirr, Erde (englische) oder Steingut, Fayance, Federn, Garn, Hanf, Haasen- und Schaaffelle, Hausblase, Hirschhörner, Hohlglas, Holzkörbe und Fässer, Hopfen, Hutzucker oder Melis, Hüte, Indigo, Kabliau, Kaffeemühlen, Kampfer, Kapern, Kinruss, Kleidungsstücke, Knoppern, Kochenille, Kochnudeln, Korkstöpsel, Kratzen oder Raukarden, Krämerei, Kräuter, Leim, Leimleder, Mahlereien, Mastix, Materialwaaren (leichte) Moos, Muskatenblühe, Muskatennüsse, Nüsse, Ochsenhörner, Oel aller Art, Oliven, Parfümerien, Pelzwaaren, Pfeiffen, Pferdehaare, Porzelan, Pulver, Rohr Ballen und Kisten, Sassafrass, Scheidewasser, Seide und Seidenwaaren aller Art, Sohlholz, Spiegel, Spielzeug und Holzwaaren aller Art, Steingut, Syrop, Tabak in Paketen, in Körben und Tabak-Stengel, Vitriol-Oel, Waid, Werg von Hanf und Flachs, Wolle, wollene Decken, Wurzeln, Ziegenhaare, Zimmet, Zitronen.

L. *Tax-Frachten für die zwischen Cölln und Mainz fahrenden Wasser-Diligencen.*

Von Mainz bis	Für die Person fl.	kr.	Für den Zentner Effecten fl.	kr.
Eltvill und von da zurück . . .	»	24	»	»
Oesterich . . .	»	30	»	»
Geisenheim und Rüdesheim . .	»	36	»	»
Bingen	»	40	»	24
Bacharach u. Caub	1	21	»	30
St. Goar . . .	1	48	»	36
Boppard . . .	2	12	»	36
Lahnstein . . .	2	30	»	40
Coblenz . . .	2	45	»	42
Neuwied . . .	3	20	»	45
Andernach . .	3	30	»	45
Linz	3	48	»	48
Remagen . . .	4	—	»	50
Bonn	4	48	1	—
Cölln	5	30	1	12

Bemerkungen.

In keinem Postschiff darf ein Wagen geladen werden, insofern die Bequemlichkeit der Reisenden darunter leidet.

Nach Coblenz wird für einen in einem besondern Anhange transportirten Wagen 27 ½ Gulden und nach Cölln 44 Gulden bezahlt.

Für die übrigen Wägen wird weniger bezahlt, und ist dieserwegen besonders zu accordiren.

Jeder Reisende darf übrigens 50 Pfd. unentgeltlich mit sich führen.

NB. Der Franc beträgt 28 kr. und somit ist es leicht, jede Reduction aus Franken in Gulden und Kreutzer und umgekehrt zu machen.

§. 39. des Reglement.

Für aussergewöhnliche Fahrten wird Folgendes bezahlt:

Für eine Jacht mit einem Pferde bis nach Coblenz . 66 Gulden

Cölln . 99 Gulden

wobey übrigens für die Reisewägen und sonstige Effecten nichts besonders bezahlt wird, als höchstens die Rheinschifffahrts-Gebühren und die Ein- und Ausladekosten, im Falle jedoch bey einer solchen aussergewöhnlichen Fahrt ein Reisender so viele Effecten hätte, dass statt eines, zwey Pferde zum Hinaufziehen nöthig wären; so wird der Betrag für das zweyte Pferd besonders bezahlt.

Die Fracht für die Waaren und Güter ist dieselbe, wie bey den übrigen Schiffsladungen, die nach den Häfen zwischen Mainz und Cölln gemacht werden.

Wegen den Effecten, die nicht gewogen werden können, muss man sich vergleichen und übrigens hat dabey der Bevollmächtigte seine Forderungen mit der grössten Billigkeit zu machen.

Rücksichtlich der Trinkgelder ist Folgendes bestimmt:

1. Bey Extra-Reisen kann bis Coblenz höchstens 2 Gulden Trinkgeld verlangt werden, bis nach Cölln 4 Gulden.
2. Für eine einzelne Person auf den täglichen Post-Schiffen wird Folgendes als Trinkgeld an die Knechte verabreicht:

1)	Von Mainz bis Eltvill und Bingen	6	Kreuzer
2)	- - - - St. Goar	12	—
3)	- - - - Coblenz	18	—
4)	- - - - Andernach	24	—
5)	- - - - Bonn	30	—
6)	- - - - Cölln	36	—

Es ist sowohl den Schiffern, als den Knechten, bey Strafe des Ausschliessens von der Post-Schiffahrt, verboten, etwas über diese Taxe zu fordern.

M. Die Tax-Frachten von Cölln nach Amsterdam, Rotterdam und Dortrecht, und Vice Versa konnten nie, durch eine höhere Bestimmung regulirt, eingeführt werden; die gewöhnlichsten sind p. Zentner von 50 Kilogrammen oder 106 $\frac{3}{4}$ Pfd. Cöllnisch:

	zu Berg.	zu Thal.
Von Cölln nach Holland und vice versa	2 fr. 50 à 3 fr. 50	1 fr. 50 à 2 fr. 50 Cent.
Aus Holland nach Emmerich und vice versa	1 „ —	„ 50 à 60 Cent.
Rees	1 „ —	„ 50 à 60 —
Xanten	1 „ —	„ 50 à 60 —
Wesel	1 fr. 50 à 80	„ 50 à 80 —
Ruhrort	1 fr. 50 à 80	60 Cent. à 1 fr.
Duisburg	1 fr. 50 à 80	60 id. à 1 fr.
Düsseldorf	1 fr. 80 à 2 fr. 50	1 franc. à 2 fr.

Den Franc zu 20 Stüber Cöllnisch gerechnet.

N. Will man nun wissen, wie viel Gebühren vom Zentner zu bezahlen sind, so findet man dieses in dem Vorhergehenden für eine jede Bestimmung, nämlich:

1 Zentner Wein von Strasburg nach Holland kostet

a) an Rheinschifffahrts-Gebühren und Fracht bis Mainz	2 fr.	26 Cent.	675
id. von Mainz bis Cölln	1 „	—	865
id. von Cölln nach Holland	2 „	20	63875
b) an städtischen Gebühren zu Mainz und Cölln . . .	„ „	40	—
c) an Schifffahrts-Gebühren in Holland	„ „	31	5
Zusammen	6 „	19	67875

1 Kubikmeter Tannenholz (42, $\frac{081}{1000}$ Fuss köllnisch) zu 2 Zentner gerechnet; 1 Kubikmeter Eichen 4 Zentner Waaren gleich gerechnet, kommend von

		Tannen	Eichen
oberhalb Neuburg bis an die holländische Gränze		2 fr. 66 c. 3575	5 fr. 35 c. 715
unterhalb Neuburg und aus dem Neckar	idem	2 „ 48 „ 7575	4 „ 97 „ 515
unterhalb Manheim und aus dem Main	idem	2 „ 22 „ 0825	4 „ 45 „ 645
von Coblenz und aus der Mosel	idem	1 „ 77 „ 7325	3 „ 55 „ 465

Die Quart- und 20tel-Gebühren findet man durch die Division, wie schon oben bemerkt worden ist.

Die doppelte Recognitions-Gebühren sind für jede Distanz angegeben, und werden für Zwischen-Reisen, wo man nur einige Bureaux passirt, durch die Subtraction gefunden. Z. B.

	fr.	c.
2000 Zentner Töpfer-Erde von Andernach nach Holland	132	40,8
2000 Zentner Flossengeschirr aus Holland nach Mainz . .	170	01.

O. *Fracht-Uebernahms-Preise* (1818.)

Von Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht, frey ins Schiff gelegt per 100 Pfd. holl. oder 50 Kilogrammen.

Alaun, Amaril, Waidasche, Fischbein, Borax, Blech, Corinthen, Caffe, Candis, Galläpfel, Ingwer, alle Sorten Gummi, Goldglätte, Harz, Häringe und gesalzene Fische, Jalappe, eiserne Kessel, gesalzene Häute, Kohlsaamen, alle Sorten Kupfer, Kupferroth, ganze und gemahlene Kreide, Lakmuss, Bleiweiss, Leinsaamen, Meerkrapp, Menning, Senfsaamen, ganzen und gemahlenen Ocker, Omber, Orleans, Elephanten-Zähne, alle Sorten Papier, Quecksilber, Rapp und Hanfkuchen, Rhabarber, Rosinen, Reis, Sago, Salpeter, Salm, Sauda, Grünspan, Stärke, Sumack, Stockfische los, Carotten, Bresil und Schnupftabak, Talg, Tamarinden, Zinn, Feigen, Wallfischbarden, Wachs, Weihrauch, Seife, Schwefel etc.

	fl.	kr.		fl.	kr.
Bis Cölln ans Ufer	—	—	Bis Höchst ans Ufer » Frankfurt a. M. . .	2	58
» frey ab Cölln	1	32	» Offenbach ans Ufer .	3	6
» Mainz ans Ufer	2	30	» Hanau » » . .	3	12
» frey ab Mainz	2	42	» Aschaffenburg » . .	3	20
» Worms ans Ufer	3	8	» Miltenberg » » . .	3	24
» Manheim » »	3	16	» Wertheim » » . .	3	28
» Speyer » »	3	24	» Würzburg » » . .	3	56
» Schreck » »	3	38	» Marktbreit » » » Marktsteft » » » Kitzingen » » .	4	2
» Freystädt » » » Bischofsheim »	4	16			
» Kehl » »	4	22			
» Strasburg » »	4	24	» Schweinfurt » » . .	4	20
» Heilbronn »	—	—	» Bamberg » » . .	4	30

1) Mandeln ohne Schaalen, Anissaamen, Butter, alle Sorten China, Curcuma, alle Sorten Garn, Honig, Hanfsaamen, alle Sorten gemahlen Holz, Indigo, alle Sorten Käse, Leder in Fässern oder Kisten, Querzitron, roher Zucker etc.

Mehr nach jedem erwähnten Platz 7 kr. pr. Centner.

2) Tabakskblätter in Fässern, flüssige Waaren ohne Unterschied, Pfeffer etc.

Mehr nach jedem Platz 9 kr. pr. Centner.

3) Melis und Leim, mehr nach jedem Platz . . . 16 kr. pr. Centner.

4) Mandeln in Schaalen, Bücher, Kampher, Cacao, Hanf, Cochenille, Cichorien, Cubeben, ungemahlen Farbholz in Fässern oder Körben, getrocknete Häute, Juchten, Sassafrass, Käse in Fässern oder Kisten, Leinen, Manufactur-Waaren, Manna, Matten, Piment, Schellack, Tabak gesponnen in Fässern, Päcken oder Rollen, Tabaksstiele in Ballen, Fässern oder Päcken, Flachs etc.

Mehr nach jedem Platz 22 kr. pr. Centner.

5) Droguerien und Farbwaaren, welche in dieser Liste nicht erwähnt sind, Tabaksblätter (holländische und Ukrainer) in Fässern, Körben oder Päcken etc.

Mehr nach jedem Platz 27 kr. pr. Centner.

6) Stockfische in Kippen oder Rollen.

Mehr nach jedem Platz 32 kr. pr. Centner.

7) Alle Sorten Erdengeschirr in Fässern oder Körben, alle Sorten Caneel, Citronen, Orangen und deren Schaalen, Haussenblase, Pelzwaaren, Porzellan, Pfeiffen in Kisten, Safflor, Saffran, Thee, Seide, Baumwolle in viereckigen Päcken etc.

Mehr nach jedem Platz 36 kr. pr. Centner.

8) Spezereyen hier nicht erwähnt, Glas in Kisten oder Körben, Muskatnüsse, Nelken etc.

Mehr nach jedem Platz 42 kr. pr. Centner.

9) Federn, Korkholz, Sennesblätter, Wolle, Baumwolle in Ballen, geschnittenen Tabak los oder in Blasen.

Mehr nach jedem Platz 50 kr. pr. Centner.

10) Hopfen und Bettfedern.

Mehr nach jedem Platz 56 kr. pr. Centner.

11) Scheidewasser und Vitriolöhl in Extra-Schiffen.

Mehr nach jedem Platz 70 kr. pr. Centner.

12) Alle Sorten ungemahlen Farbholz, Pockholz, Blei, Pottloth, Braunroth, Steine, Marmor, Eisen etc.

Weniger nach jedem Platz 8 kr. pr. Centner.

15) Pech und Theer, weniger nach jedem Platz . . 16 kr. pr. Centner.

NB. Die Wasserfahrt von Antwerpen über Nymwegen ist nach jedem Platze 18 kr. mehr pr. Centner.

Wasser-Frachten.

Von Cölln nach Mainz ans Ufer (Cöllner Spesen inbegriffen.)

1te Classe	fl. 1	2	kr.
2te ditto	„ 1	11	„
3te ditto	„ 1	18	„

Von Mainz bis ans Ufer von Cölln (Mainzer Spesen inbegriffen.)

1te Classe	fl. —	40	kr.
2te ditto	„ —	48	„
3te ditto	„ —	56	„

Von Mainz bis ans Ufer von Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht; (Mainzer und Cöllner Spesen inbegriffen.)

pr. Centner	fl.	kr.	pr. Centner	fl.	kr.
Wolle aller Art	2	52	Reiss	2	—
Kleesaamen, Zwetschen Pottasche	1	52	Knoppern	2	56
Wachholderbeeren und Käse	1	58	Schachteln und Holzwaaren	3	15
Krämerey aller Art	2	24	Wetzsteine	1	48
Wein, Glas in Kisten	2	—	Hafer		
Hanf	2	18	Roggen und Waitzen		
Hirsen	1	42	Gerste		
Weinstein und Schmelztiegel	2		Gyps		
Schwefel und Schmalte	2				

Diese Preise verstehen sich in Louisd'or à fl. 11 — und sind so lange verbindlich, als keine Veränderungen in den Fracht-Reglements vorfallen; Zusatz wegen kleinem Wasser, Porto und Reparaturen, Mauth und Transit-Zölle, Verwinterungskosten, und sonstige nicht vorherzusehende Fälle vorbehalten; die Waaren gehen auf Gefahr des Eigenthümers und werden auch auf Verlangen zur Assecuranz aufgegeben.

Land-Frachten ohne Spesen und Verbindlichkeit.

Von Cölln	Tage	fl.	kr.	Von Mainz	Tage	fl.	kr.
nach Aachen . . .	3	1	15	nach Cölln . . .		2	36
" Lüttich . . .	4-5	1	45	" Frankfurt a/m.		—	48
" Brüssel }				" Worms . .		—	36
" Löwen } .	10	2	15	" Manheim . .		1	—
" Antwerpen }				" Speier . . .		1	12
" Ostende }				" Rastadt . .		2	30
" Gent } . .				" Bischofsheim .		3	—
" Lille }				" Kehl . . .		3	12
" Paris	24	6	—	" Strasburg . .		3	18
" Wesel . . .	3-4	2	—	" Miltenberg .		2	—
" Arnheim . . .	5-6	2	30	" Wertheim .		2	15
" Nymwegen . .	7	3	15	" Würzburg .		3	—
" Dordrecht . .	8	5	—	" Marktbreit }		3	15
" Amsterdam } .	10	5	30	" Marktsteft }		3	15
" Rotterdam }				" Kitzingen }		3	15
" Coblenz . . .	4	2	—	" Bamberg . .		4	30
" Mainz	8	3	—	" Nürnberg . .		5	—
" Frankfurt a/m .	10	3	30	" Augsburg .		6	45
von Antwerpen				" München . .		8	—
nach Cölln	12-14	3	30	" Heidelberg .		1	36
von Amsterdam und				" Heilbronn .		1	24
Rotterdam				" Stuttgard . .		—	—
nach Cölln	10	5	—	" Basel . . .		6	—
von Dordrect				" Schafhausen }			
nach Cölln	10	5		" Sernatingen }			
				am Bodensee }			
				" Winterthur .			
				" Zürich . .			

NB. Da man beym Empfang und Weiterversandt der Speditions-Güter auf deren beste Beschaffenheit sieht, so werden die Herrn Eigenthümer gebeten, bey vorfindlicher Avarie etc., Ihren Regress an die abliefernde Schiffer, oder Fuhrleute zu nehmen. Für Leccage bey flüssigen Sachen, so wie für Bruch bey Glas und andern dergleichen Artikeln wird nicht gehaftet, eben so wenig für den Inhalt der geschlossenen Collis, sondern nur für die äussere gute Beschaffenheit und richtiges Gewicht.

P. *Tarif der Assecuranz-Prämien für Kaufmannsgüter auf dem Rhein und Main.*

		Procenten v. Werth im Sommer	Procenten v. Werth im Winter
Von Holland nach	Düsseldorf	3/20	4/20
	Cölln	4/20	5/20
	Coblenz	5/20	6/20
	Mainz	7/20	11/20
	Manheim	8/20	12/20
	Schreck	11/20	16/20
	Freistet	14/20	1
	Strasburg	14/20	1
	Frankfurt a/m	8/20	12/20
	Wertheim	9/20	13/20
	Kitzingen	10/20	14/20
	Bamberg	11/20	16/20
von Düsseldorf nach	Cölln	1/20	1/20
	Coblenz	3/20	4/20
	Mainz	4/20	7/20
	Manheim	5/20	9/20
	Schreck	8/20	14/20
	Freistett	13/20	18/20
	Strasburg	13/20	18/20
	Frankfurt a/m	5/20	9/20
	Wertheim	7/20	11/20
	Kitzingen	8/20	12/20
	Bamberg	9/20	14/20
von Cölln nach	Coblenz	3/20	4/20
	Mainz	4/20	7/20
	Manheim	5/20	9/20
	Schreck	8/20	14/20
	Freistett	13/20	18/20
	Strasburg	13/20	18/20
	Frankfurt a/m	5/20	9/20
	Wertheim	7/20	11/20
	Kitzingen	8/20	12/20
	Bamberg	9/20	14/20

		Procenten v. Werth im Sommer	Procenten v. Werth im Winter
von Coblenz nach	Mainz	3/20	6/20
	Manheim	4/20	8/20
	Schreck	7/20	13/20
	Freistett	12/20	17/20
	Strasburg	12/20	17/20
	Frankfurt	4/20	8/20
	Wertheim	6/20	10/20
	Kitzingen	7/20	11/20
	Bamberg	8/20	13/20
von Mainz nach	Manheim	1/20	2/20
	Schreck	6/20	10/20
	Freistett	10/20	15/20
	Strasburg	10/20	15/20
	Frankfurt	1/20	2/20
	Wertheim	3/20	4/20
	Kitzingen	4/20	5/20
	Bamberg	6/20	8/20
von Manheim nach	Schreck	5/20	9/20
	Freistett	8/20	13/20
	Strasburg	8/20	13/20
von Schreck nach	Freistett	3/20	6/20
	Strasburg	3/20	6/20
von Frankfurt nach	Manheim	2/20	4/20
	Schreck	8/20	12/20
	Freistett	11/20	16/20
	Strasburg	11/20	16/20
	Wertheim	2/20	3/20
	Kitzingen	3/20	4/20
	Bamberg	5/20	7/20

ANMERKUNGEN 1. Obiger Tarif begreift alle Waaren, mit Ausnahme von geschütteten Früchten und Salz, bey welchen die Gebühren durch alle Distanzen um die Hälfte erhöht werden.

2. Die Sommer-Monate werden von 15. März an gerechnet, und dauern bis 14. Sept. incl., die Winter-Monate vom 15. Sept. bis 14. März incl.

3. Alle Plätze, die zwischen den angemerkten Stationen liegen, zahlen die volle Gebühr bis zur nächsten Station.

4. Bey der Berg- und Thal-Fahrt werden die nämlichen Gebühren bezahlt.

ETAT DE COMPARAISON

du produit des droits d'Octroi de Navigation du Rhin, pendant les trois derniers Exercices 1816, 1817 *et* 1818.

NOMS des BUREAUX.	1816. RECETTE d'aval		1816. RECETTE d'amont		1817. RECETTE d'aval		1817. RECETTE d'amont		1818. RECEETE. d'aval		1818. RECEETE. d'amont		OBSERVATIONS.
	Francs.	c.	Francs.	c.	Francs.	c.	Francr.	c,	Francs.	c.	Francs.	c.	
NEUBOURG - - -	56.811	92	19.080	13	42.233	29	12.271	13	22.541	23	4.931	43	
GERMERSHEIM -					47.574	29	25.393	24	38.052	77	13.474	09	
MANNHEIM - - -	46.097	75	34.544	22	45.285	25	48.337	93	47.049	28	36.006	90	
MAYENCE - - - -	83.749	83	122.951	68	70.983	25	160.386	42	75.380	43	114.335	39	
CAUB - - - - - -	92.948	52	108.145	65	77.472	02	152.349	98	80.800	48	100.418	16	
COBLENCE - - - -	54.897	97	106.216	86	47.014	55	144.869	91	46.388	04	97.218	87	
ANDERNACH - -	44.390	98	57.425	02	38.446	82	79.791	77	37 147	92	53.317	27	
LINZ - - - - - - -	134.067	20	48.663	38	108.413	06	67.500	07	113.494	96	45.524	03	
COLOGNE - - - -	192.144	38	144.559	07	160.983	75	205.578	68	178.786	82	130.142	23	
DÜSSELDORF - -	119.426	05	278.811	88	107.017	88	436,307	94	125.207	66	277.619	40	
RUHRORT - - - -	112.267	82	238.894	29	99.786	33	334.816	89	114.187	59	215.233	14	
WESEL - - - - -	165.219	58	215.697	28	142.322	05	299.529	55	167.583	51	182.203	16	
EMMERICH - - -	11.584	23	331.453	89	16.621	66	443.383	30	11.676	79	272.383	49	
TOTAUX -	1.113.606	23	1 706.443	35	1.004.254	20	2.410.516	81	1.058.297	48	1.542.807	56	

Il en résulte que la Recette d'amont de 1818 a diminué, comparativement à celle de 1816, de 163,635 Fr. 79 c.
et comparativement à celle de 1817 d'une Somme de . . 867,709 Fr. 25 c.
En Total pour . 1,031,345 Fr. 04 c.

Enfin que la Recette d'aval de 1818 a diminué comparativement à celle de 1816 d'une Somme de 55,308 Fr. 75 c.
et comparativement à celle de 1817 elle a augmenté d'une Somme de 54,043 fr. 28 c. de manière que compensation faite elle n'a presque pas varié.

La grande différence en moins de la Recette d'amont de 1818 comparée à celle de 1817 provient principalement de ce que les grains, dont la majeure partie arrivait

du Nord par la Hollande pendant la déplorable disette de 1817, n'étaient plus nécessaire en 1818, et que par conséquent les arrivages de la Hollande étaient réduits d'autant.

Il est prouvé que pendant 1817 771,599 qx. grains de toute nature, sont arrivés à Cologne, et que tout au plus 400,000 qx. ont été transportés plus loin et au de là de Mayence, que par conséquent, en faisant le calcul sur cette base. — 771,599 qx. ont rapporté en droits d'octroi de Navigation du Rhin, à raison du quart, jusqu'à Cologne . 294,544 frs. 45 c.
et 400,000 qx. ont rapporté depuis Cologne jusqu'à leur destination 93,985 frs. » c.
En Total . 388,529 frs. 45 c.
de manière que déduction faite de cette somme de 388,529 fr. 45 c. percue sur les grains, il reste toujours un déficit sur l'Exercice 1817 de 479,179 fr. 80 c.

Comme cette forte somme jointe à celle de 163,635 fr. 79 c. prouve évidemment la diminution du commerce direct de la Hollande avec l'Allemagne par le Rhin; cet objet important est digne de l'attention du gouvernement des Pays bas et de son commerce en général, parceque cette preuve étant trop évidente ne permet ni doute, ni objection ou contradiction fondée. Car il semble que pendant la réunion de la Commission centrale de Mayence, le commerce du Rhin entre les frontières de la Hollande et celles de la Suisse est resté in statu quo, tandis que celui de la Hollande seul a diminué trop sensiblement. On ne doutera peut être pas que le système des Douanes en est la cause, tout aussi bien que jadis le système continental a ruiné le commerce Hollandais.

En 1807, avant ces fameux Décrêts de blocus, l'octroi de Navigation du Rhin rapportait encore 2,063,456 fr. 68 c.

En 1808, lorsque malheureusement le système continental fût mis en pratique, la recette se réduisit d'un coup à . . . 2,009,795 fr. 83 c.
et elle n'est plus remontée jusqu'en 1816, 2 ans a près la cessation du système continental. Cette Recette est le baromêtre naturel de la baisse et de la crue de commerce direct de la Hollande avec l'allemagne par le Rhin.

Dans le 5e. cahier page 289 et 293, il est prouvé que le prix de frêt d'un quintal de sucre expédié de Londres par Rotterdam, snr Francfort, est de 7 fl. 50 kr., tandisque de Londres par Brêmen sur Francfort il n'est que de 6 fl. 11 kr., ainsi moindre de 1 fl. 39kr. par 0/0; on y voit également que le quintal de sucre de Londres à Cologne par Rotterdam coute 6 fl. 1/2 tandis que le Café ne coute que 3 fl. 8 St. d'Hollande par quintal.

On y voit aussi que le Quintal de Café expédié de Londres à Vienne par Hambourg, Magdebourg et Pirna coute 10 fl. 58 kr. et par Rotterdam 10 fl. 46 kr. que par conséquent cette légère différence n'est pas en état d'attirer à la Hollande un fort débouché pour le midi de l'Allemagne.

HERMANN,
S.re général de la Commis. centrale pour la Navig. du Rhin.

Vorrede.

Lord Clancarty trug in Wien darauf an, den Rhein für die Schifffahrt aller Nationen frei zu machen. Die übrigen Mitglieder jener hohen Versammlung waren zu der allgemeinen Ausdehnung nicht geneigt, und überliessen diese freie Schifffahrt den Rheinufer-Staaten allein. — Vermuthlich waren die Britten auch nicht der Meinung gewesen, den Rheinufer-Staaten die freie Fahrt in die Themse als Gegen-Recht dafür zu gestatten.

Sobald dieser Grundsatz unter dem 3. März 1815 in Wien angenommen worden, sind alle Erwartungen einer gröseren Ausdehnung des brittischen Handels über den Rhein zernichtet gewesen. — Man rechnet jetzt auf die freie Schifffahrt der Elbe und Weser, die der Einfuhr der brittischen Handelsprodukte die Beschwernisse nicht auflegt, denen sie an den Rheinmündungen unterworfen sind.

Die Begünstigung des holländischen Activ-Handels legt in dem Königreiche der Niederlande dem Transit der fremden Güter grose Belastungen auf.

Man stützt sich auf das Prinzip: dass der Eigenhandel der Nation mehr Rücksicht verdiene, als aller Speditionshandel, und dass ersterer nur mit Verminderung des letztern steigen könne.

Dieser feste Grundsatz der K. Niederländischen Regierung hat zur unausbleiblichen Folge, dass die Zahl der blos transitirenden Güter auf dem Rhein immer mehr abnehmeu muss, und zwar in dem Verhältniss, wie sie auf der Elbe und Weser zunimmt, wo man eben beschäftiget ist, alle Hindernisse zu beseitigen, welche gegen die Freiheit dieser Ströme noch bestehen.

Die meisten übrigen Uferstaaton stehen demnach mit dem Königreiche der Niederlande immerwährend in einem ganz gegenseitigen Interesse, welches die Beförderung und Erleichterung aller Transitgüter aus der See verlangt, und den Rheinhandel überhaupt nicht von Holland in Abhängigkeit sehen will.

Die Königlich Preussische Regierung suchte den Grundsatz der Freiheit des Handels und der Schifffahrt der Rheinufer-Staaten bis in das Meer in Anspruch zu nehmen, welcher das Handels-Interesse ihrer Unterthanen *am Rhein* ungemein befördert hätte.

Der Preussische Staat, *im Ganzen* genommen, verliert hingegen gar nichts dabei, wenn das System der freien Fahrt *bis in die See* nicht durchgeführt wird.

Was die Preussischen Rheinzölle, bei der fortdauernden Beschränkung dieser Freiheit an den Seemündungen, verlieren, das gewinnen zur nämlichen Zeit die königlichen Zölle an der Elbe und Weser; da sich die Handelstransporte auf letztern Strömen in dem Verhältnisse vermehren, wie sie sich auf dem Rheine vermindern.

Preussen hat folglich kein so ausserordentliches Interesse dabei, dass gerade auf dem Rhein die Schifffahrt und der Handel *vor* andern Strömen, die noch überdies ihren Weg durch die *ältern* Provinzen des Königreichs nehmen, blühen; deshalb wird Preussen die Grundsätze der Wiener Convention von 1815 nicht mit besonderer Eile hier durchführen, wenn nicht das Königreich der Niederlande alle Hände bietet, sie in vollem Maase zu vollziehen. — Die Preussische Staats-Casse steht sich bei der gegenwärtigen Verfassung der Rheinzoll-Aemter nach der Convention von 1804 weit besser, und nimmt weit mehr ein, als die Preussischen Zollämter nach Einrichtung der Convention von 1815 im blühendsten Zustande des Handels und der Rheinschifffahrt abliefern würden. Preussen gewinnt also bei der Erhaltung des alten Systems auf dem Rheine *doppelt*, indem es hier den Mehrbetrag bezieht, der freilich grosentheils den obern Rheinufer-Staaten gehört, und seine

Einnahmen auf den Elb- und Weserzöllen vermehrt, wohin sich die Handelstransporte ziehen.

Diese Vortheile, welche Preussen geniest, sind eben so grose Nachtheile für die übrigen Uferstaaten. Dazu kommt noch, dass die Regierung ihren neuen Unterthanen am Rhein, oder vielmehr den Stadtköllnern, das beschwerliche, den andern Rheinufer-Staaten so lästige gezwungene Umschlags-Privilegium (wahrscheinlich mehr um die Niederländische Schifffahrt zu hemmen, als die Preussische zu befördern) noch immer zugesteht.

Denn wollte die Preussische Regierung — wenn sie ein Recht zu haben glaubte, das Cöllner Stapel-Privilegium noch so lange beibehalten zu können, bis Holland gleichzeitig alles erfüllt haben wird, was die Wiener Convention in allen ihren Artikeln vorschreibt — dieses Stapelrecht zum eigentlichen Nutzen und zur Beförderung der jetzigen und künftigen Schifffahrt der ganzen Rheinprovinz anwenden, so müsste sie dieses alte Privilegium in der Art vertheilen, »dass vorerst der Sta-»pel von Cölln als Local-Stapel aufgehoben würde; jedoch in der Art, »dass die Schiffe sowohl, welche aus den Niederländischen Fahrwassern, »wie jene, welche aus dem Ober- und Mittelrhein von fremden Ufer-»staaten auf das Preussische Rheingebiet kommen, gehalten sind, nach »ihrem Gefallen in einem der 6 Königlich Preussischen Häfen umzu-»schlagen.«

Durch diese Abänderung sähe man, was die untere und obere Schifffahrt für einen Gang nähme. — Die Stadt Cölln könnte sich nicht beklagen, etwas zu verlieren, was ihr nicht mehr gehört, was sie sich aber durch ihre eigene Thätigkeit und grosen Handels-Verbindungen, vor allen ihren Mitschwestern am leichtesten zu erhalten wissen wird.

Die in Cölln bestehende Rangfahrt der grosen sowohl oberländischen als Niederländischen Gilde-Abtheilungen, blieben in ihrem Bestande, nur dass sich die dortigen Rangschiffer in die 6 verschiedenen Häfen vertheilten, wie es der Speditionshandel dieser Städte verlangte.

Diese Schiffer werden dadurch öfter fahren, und in der gröseren Beschäftigung mehr Verdienst finden, und selbst billigere Frachtpreise machen können.

Auf diese Weise geschähe doch einsweilen für die Preussische Schifffahrt etwas Gutes, die unter der Last des alten Gesetzes-Zwangs so sehr schmachtet, wie die der übrigen Uferstaaten. Ich muss gestehen, dass auch dieser, obwohl etwas erleichterte Zwang, durch die Convention von 1815 nicht zu rechtfertigen wäre.

Das Königreich der Niederlande, welches auf seiner Rheinstrecke seine Schifffahrts-Ordnung so gut, und dieselbe seinen übrigen Staats- und Handels-Verhältnissen so passend eingerichtet hat, erwartet für sich aus der Wiener Convention von 1815 gar nichts, *als diese vorzügliche Begünstigung seiner Schifffahrt durch Aufhebung der Stapeln von Cölln und Mainz.* — Späterhin fand es durch Einführung des Art. 6 dieser Convention, dass seine Handelstransporte in dem conventionellen Zolltarife auf dem Wege bis Mainz erleichtert würden, und hat alle Ursache, auf die Erfüllung dieses Artikels einen grosen Werth zu legen. Die übrigen Artikel der Wiener Convention sind göstentheils sehr beschwerlich, sie der jetzigen Verfassung von Holland anzupassen.

Darum hätte Holland sein eigenes Interesse eigentlich dabei, die interimistische Instruction für die Rheinschifffahrt auszuarbeiten, um den 6. und 19. Artikel durch sie erfüllt zu sehen.

Uebrigens haben die Königreiche der Niederlande und Preussen, meiner Meinung nach, die ich nicht als untrüglich ausgebe, kein so groses Interesse, wie die übrigen Rheinufer-Staaten, die Wiener Convention in so kurzer Zeit durchzuführen, als es allenfalls die Absicht derjenigen seyn möchte, welche die Grundpfeiler hiezu mit Weisheit und Vorsicht gelegt haben. — Doch bürgen uns die Unterschriften dieser grosen Männer — dass der Tractat sicher in Erfüllung gehen werde!

II.

Note de M.r le Commissaire des Pays-Bas au protocole du 5 Mars 1819, concernant les droits de rélâche forcée.

PAYS-BAS. Pour admettre, déjà pendant l'intérim, la navigation des Pays-Bas à la jouissance de l'abolition de fait des rélâches forcées de Cologne et de Mayence, la commission centrale avoit, à l'unanimité adressé aux Pays-Bas, dans la séance du 11 Novembre 1817, les démandes suivantes :

1) De rémettre le tarif des droits de navigation en Hollande au taux, où il étoit lors de la conclusion de la convention de Vienne sur la navigation.

2) De faire cesser toute visite de douaniers sur le Rhin tant que les marchandises ne seront pas déchargées ou déclarées destinées pour l'importation dans l'intérieur du pays.

3) Que tous les bateaux des bateliers neerlandais, exerçant la nouvelle navigation, devoient être jaugés et munis d'un manifeste, tel qu'il est introduit sur le Rhin conventionnel, et que les bateliers devoïent en faire preuve au premier bureau de perception du Rhin conventionnel.

4) La commission centrale supposa enfin, que, conformément aux déclarations faites par le soussigné, les bateliers du Rhin conventionnel ne rencontreroient ni directement ni indirectement aucun empêchement légal pour récevoir des chargemens de rétour.

Sans réconnoître ces démandes comme conditions de la levée de fait, en faveur des Pays-Bas, des rélâches forcées de Cologne et Mayence, que le traité de Vienne avoit pur et simplement abolies ; le soussigné,

après avoir pris les ordres de son gouvernement, eût l'honneur de répondre :

Ad 1) Que la perception additionnelle de 15 pCt. à titre de droit de syndicat en sus des droits de péage ordinaires, étoit supprimée. (Note du soussigné du 6 Juin 1818.)

Ad 2) Que toute visite de douaniers sur le Rhin cesseroit sauf les précautions de placer des gardiens à bord et de sceller l'accès des cargaisons et que pour ôter toute inquiétude au sujet des frais et rétards, que cette mésure de précaution pourroit occasionner, le gouvernement des Pays-Bas prendroit les frais de son exécution pour son compte et étoit disposé, pour éviter un double arrêt en route, de transférer les bureaux de péage d'Arnheim et de Nimwègue à la 1.re station de douane à Lobith. (Notes du soussigné du 19 Septembre 1817 et 6 Mars 1818.)

Ad 3) Que pour ce qui concerne le jaugeage des bateaux et l'introduction des manifestes usités sur le Rhin conventionnel, il sera déféré au désir de la commissien centrale. (Mêmes notes.)

Ad 4) Que la supposition de la commission centrale, concernant les chargemens de rétour, étoit déjà vuidée par la déclaration anterieure du soussigné, celle du 1.r Avril 1817, portant en substance, que son gouvernement n'avoit nullement l'intention de se réserver à ce sujet une influence immédiate quelconque, ni de dévancer en ceci la marche du commerce réciproque ou de l'entraver par des dispositions particulières, aussi long-tems que les autres états rivérains en feroient de même. (Notes du soussigné du 1.r Avril 1817 et 6 Mars 1818.)

La majorité de la commission centrale (car M.r le Commissaire de Hesse n'a adhéré que plus-tard, et M.r le Commissaire de Prusse s'est tenu le protocole ouvert) déclara par sa conclusion du 26 Juin 1818, que les déclarations successives susrélatées de la part du Commissaire des Pays-Bas satisfesoient aux démandes, que la commission avoit faites à l'unanimité le 11 Novembre 1817 sauf les suppositions suivantes:

a) Que la commission centrale entendoit, que par la déclaration du Commissaire des Pays-Bas, concernant les chargemens de rétour, une

réciprocité parfaite tant pour l'aval, que pour l'amont étoit concédée, et que les bateliers du Rhin conventionnel et de ses confluens jouiront dans les ports neerlandais en tout tems exactement des mêmes avantages et prérogatives, dont jouiront les bateliers neerlandais dans les ports du Rhin conventionnel et de ses confluens.

b) Qu'elle entendoit en outre, que le gouvernement des Pays-Bas rénoncera entièrement à l'apposition de scellés aux accès des cargaisons, attendû que cette opération donneroit lieu à des plaintes fondées de la part du commerce à cause du rétard inévitable, qu'elle occasionne, et à cause des entraves qui en résulteroient pour les mésures de conservation des marchandises, et que le gouvernement rendra cette mésure superflue, en plaçant à ses frais à bord des bateaux un douanier muni d'instructions, auxquelles la commission centrale ne trouveroit rien à observer.

c) Qu'elle entendoit enfin, que la perception additionnelle du droit de syndicat, maintenant supprimée, a été la seule augmentation, que les droits de péage avoient subie, et que, dans le cas contraire, le gouvernement des Pays-Bas sera également disposé de faire disparaître des charges semblables.

Pour vuider ses suppositions dans leur rapport avec les démandes primitives de la commission centrale dn 11 Novembre 1817, le soussigné à l'honneur de répondre, conformément aux instructions, qui lui ont été transmises.

Ad *a*) Que, concernant les chargemens de rétour, il a toujours été l'intention du gouvernement des Pays-Bas, que de la même manière qu'il sera libre aux bateliers des Pays-Bas de prendre des chargemens de rétour dans les ports du Rhin conventionnel, ou de ses confluens d'après la convénance du commerce, les bateliers du Rhin conventionnel ou de ses confluens pourront amarrer dans les ports de chargement et de déchargement du Rhin dans les Pays-Bas, afin d'y obtenir une cargaison de rétour d'après la convénance du commerce, en se soumettant du reste à l'ordre existant et sans qu'il soit fait par-là quelque infraction aux

Beurtvaarten réciproquement établis ou à établir dans les Pays-Bas et les autres états rivérains.

Ad *b*) Que le gouvernement des Pays-Bas pour des justes motifs de précaution contre la fraude, favorisée par un terrain aussi entrecoupé que le sien, ne peut, quelque porté qu'il soit à venir au-devant des désirs de la commission centrale, rénoncer à des mésures de surveillance, telles que le placement de gardiens à bord et le sceller de l'accès des cargaisons, indispensablement nécessaires, pour concilier, sans récourir à des visites materielles en route, la garantie que la douane exige avec les facilités que la navigation réclame; que cependant les gardiens, qui seront placés à bord des bateaux, n'auront point d'autre instruction, que de veiller à ce qu'il ne soit fait des chargemens, déchargemens ou substitutions frauduleuses en route, et que, quant à l'apposition des scellés, le gouvernement des Pays-Bas, dont le commerce est si éminemment intéressé à ce que la navigation rencontre le moins de gêne possible, aura également soin de faire apporter dans l'exécution de cette mésure toute la célérité désirable et de rendre justice à toute plainte fondée, qui sous ce rapport viendroit à sa connoissance.

Ad *c*) Que le droit de 15 pCt. à titre de syndicat ayant été la seule augmentation, que le tarif des péages avoit subie, ce dernier se trouve, par suite de la suppression de ladite perception additionnelle de 15 pCt. réduit au taux, où il étoit à l'époque de la conclusion de l'acte de Vienne du 24 Mars 1815.

Le soussigné espère, que par la présente le contenu des conclusions de la commission centrale du 11 Novembre 1817 et 26 Juin 1818, en ce qui régarde les démandes faites aux Pays-Bas, se trouvera entièrement vuidé, et que la commission centrale ne differera plus long-tems l'émanation de l'instruction intérimaire dans le sens et d'après la contenû de l'art. 31 de l'acte de Vienne.

Il ajoute qu'en attendant, les dispositions nécessaires sont déjâ préparées par le gouvernement des Pays-Bas pour mettre à exécution tout ce qu'il a successivement promis.

CONCLUSION.

La commission centrale déclare sur la note ci-dessus de M.r le Commissaire des Pays-Bas, que le gouvernement des Pays-Bas a maintenant satisfait aux conditions de la réciprocité, dans le sens du traité, que la commission centrale avoit désignées le 11 Novembre 1817 et 26 Juin 1818. Elle attend à-présent avec confiance ce que la cour de Berlin fera, à cette occasion, de son côté, pour remplir le traité existant.

Hesse Se tient le protocole ouvert, en attendant ses instructions.

Prusse. Je prends le vote de M.r le Commissaire des Pays-Bas ad referendum; voyant en attendant avec beaucoup de satisfaction, que les principes sur l'organisation des cargaisons de rétour, se développent de plus en plus, et je pense avec Monsieur mon collègue des Pays-Bas, que le systême des *Beurtvaarten* est le plus analogue au transport des marchandises sur le Rhin, dès qu'il sera établi avec le concours des négociants et des bateliers y interessés; dont l'avis est nècessaire, tant pour fixer le *nombre des bateaux* à employer pour chaque Beurt, que pour établir un frêt *équitable*, qui permet à la police de la navigation sur le Rhin d'exiger avec sévérité, que les bateaux soient entretenus en bon état.

Je prends également ad referendum le précédent conclusum *per majora* et en protestant itérativement contre des conclusa per majora, dans le cas où il ne s'agit pas d'affaires, qui concernent l'administration courante, ne les réconnoissant que pour des votes individuels, sur lesquels la majorité est d'accord, sans que la minorité dissidente soit tenûe de s'y conformer; je me permets d'observer:

Que quand même plusieurs des points contentieux entre M.r le Commissaire des Pays-Bas et nous autres Commissaires des états du Rhin, dit conventionnel, s'acheminent à ma grande satisfaction vers un accomodement, il est toujours encore un point, qui me donne des soucis, et le voici: Le moyen d'empêcher que la vivification de même que la paralysation du transport des marchandises sur le Rhin ne reste pas dépen-

dante de la volonté d'*une seule* des parties coutractantes, n'est pas encore trouvé.

On sait que l'augmentation des droits d'entrée sur les denrées coloniales dans le royaume des Pays-Bas est l'unique cause, que le transport de cette espèce de marchandises sur le Rhin, étoit de 500,000 quintaux (formant une valeur approximative de quarante millions francs) *moindre* en 1818 qu'en 1817.

Parmi les parties contractantes sur la liberté de la navigation d'un fleuve, toutes resteront exposées à des événemens de ce genre, tant qu'on ne sera pas tombé d'accord avec celui des contractans, auquel appartiennent les embouchures du fleuve, *sur les limites de ses droits de le rendre désert.*

Sur quoi M.r le Président de la commission centrale a fait insérer ce qui suit:

Le Président. M.r le Commissaire de Prusse réproduit maintenant de nouveau en expressions générales les deux démandes adressées au royaume des Pays-Bas, rélativement au droit maritime.

En général le droit maritime est le droit de souveraineté d'une partie de la mer, qui baigne un pays. Ce droit de mer est par suite de la possession ou des traités, conclus avec d'autres états maritimes, tantôt plus étendu, tantôt plus restreint. Mais à la plus grande rigueur il est d'usage entre les états européens, que chaque partie de mer, qui baigne un pays, appartient au souverain de ce pays jusqu'à la portée d'un coup de canon des côtes, par conséquent celui-ci est aussi maître du droit maritime dans cette étendue, et de forcer tout vaisseau de guerre ou marchand, qui s'approche de la rive, de se soumettre aux lois et dispositions, qui sont généralement en vigueur dans ce pays, ou qui sont décretées d'une manière plus favorable pour telles ou telles nations.

En vertu de ce droit maritime, le souverain des Pays-Bas a le pouvoir d'établir des droits d'entrée ou de transit sur les marchandises qui entrent ou qui transitent par son pays, à moins qu'il ne soit tenu au *con-*

traire par des traités *particuliers.* Mais le contraire ne s'entend jamais, car il faut qu'il soit expressément convenu ou prononcé. Le traité, signé à Vienne de la part du royaume des Pays-Bas, ne contenant expressément rien d'une levée de ce droit maritime; l'obligation de la Hollande de renoncer à ce droit, doit donc d'abord être prouvée d'une autre manière.

La cour de Prusse réconnoit déjà ce droit maritime, parcequ'elle démande seulement un tarif fixé pour la perception des droits de mer en Hollande. Celui, qui a le droit de percévoir des droits sur les marchandises qui entrent ou qui transitent, a aussi le pouvoir d'en défendre entièrement l'entrée; — vû, que sans avoir égard à d'autres suites, une simple augmentation de droit peut tout aussi bien devenir une défense de transit.

Or, la cour de Prusse réconnoissant le droit maritime, ne peut plus contester le droit qu'exerce le gouvernement des Pays-Bas rélativement à la défense de transit.

Par conséquent il ne résulte pas positivement du traité de Vienne, que la commission centrale a le devoir d'accéder purément et simplement et sans instructions ulterieures aux démandes faites par la Prusse c. à. d. d'adresser:

1) La démande au royaume des Pays-Bas, de fixer à un taux invariable et une fois pour toutes les droits d'entrée et de sortie dans les ports de mer hollandais, et

2) De faire cesser entièrement la défense de transit pour certaines marchandises.

M.[r] le Commissaire de Prusse pourroit faire l'objection, que le commerce sur le Rhin doit être libre *pour toutes les nations.*

Cette thèse est reconnue juste par nous tous; mais aussi bien que chaque état rivérain est en droit de défendre entièrement le transit de marchandises par son pays et destinées à être transportées plus loin par le Rhin ou d'en percevoir des droits, tout aussi bien le Roi des Pays-Bas

a le droit de défendre entièrement l'entrée des marchandises arrivant sur ses frontières maritimes ou de les imposer des droits arbitraires.

Aussi sincèrement que je défends ici les droits de la Hollande pour faire disparaître toutes discussions sur des questions, qui n'appartiennent pas au succès de notre mission, aussi sincèrement je dois avouer, qu'il n'a jamais été, et qu'il ne sera jamais le vrai iniérêt de la Hollande, d'imposer les marchandises arrivant par mer, et destinées pour le Rhin d'une manière, que, vû la concurrence considérable de la navigation, et la facilité des transports par terre et par d'autres fleuves, elles sont détournées du Rhin au grand désavantage de la Hollande et de tous les autres états rivérains du Rhin.

Il est du plus grand intérêt du royaume des Pays-Bas de s'arranger avec les états rivérains du Rhin, pour rendre très-florissant son commerce et sa navigation.

Même il ne dépend que de lui, en se concertant avec les autres états rivérains, que nous ne consommions et que nous n'envoyons plus loin d'autres marchandises que celles destinées pour le Rhin par la Hollande.

Il dépend des états rivérains du Rhin, d'imposer le café et le sucre, dont l'expédition ne se fait pas par le Rhin, mais par d'autres rivières ou routes par terre, de droits aussi hauts, que le café et le sucre hollandais, expédiés par le Rhin, reste toujours à *meilleur marché*.

C'est ainsi que par un soulagement réciproque non-seulement la Hollande, mais aussi, par la quantité extraordinaire des marchandises, les états rivérains gagneroient; — la navigation du fleuve vivifiée par le commerce, répandrait la richesse et le contentement dans son voisinage.

Ces observations amènent au résultat: qu'il est de l'intérêt des états rivérains du Rhin, de s'arranger avec la Hollande sur les avantages réciproques du commerce. Ces arrangemens, basés sur la réciprocité des avantages une fois convenûs, l'exécution d'un traité, qui peut nous servir à augmenter ces avantages du commerce, ne peut plus occasionner des longues disputes.

On s'éloigna toujours plus de l'intérêt commun du Rhin par les systemes de douane, établis antérieurement dans la Hollande, et maintenant dans les états prussiens. Ces deux gouvernemens, s'en apperçevant, ont nommés des Commissaires pour convenir d'un traité de commerce. Ils s'accomoderont. Au moins c'est le voeu des deux gouvernements. C'est par le Rhin que tous les états rivérains sont voisins de la Hollande tout aussi bien que la Prusse rhénane; et concernant le commerce du Rhin, ils ont les mêmes rapports, et c'est par cette raison que je désire, que ce traité de commerce soit négocié diplomatiquement, quoique séparé du traité de Vienne sur la navigation, qui n'en dit rien, mais pourtant du même commun accord, que celui-ci, afin de parvenir à des résultats *généralement* favorables et non-contraires à l'intérêt des états rivérains individuels, ce qui aurait lieu par des négociations particulières.

Mais cette nouvelle négociation diplomatique ne peut et ne doit pas arrêter l'exécution du traité de Vienne sur le Rhin, ce que je répète expressement ici.

Le soussigné Président temporaire prie MM. ses très-honorables collègues, de donner connoissance de ses vûes à leurs hautes cours respectives.

BADE. Prend l'objet ad referendum.

HESSE. De même.

NASSAU. M.r le Commissaire de Bavière observe à la vérité dans sa proposition présidiale, du reste très-intéressante, que des traités de commerce n'entrent pas dans la compétence de la commission centrale, mais cependant je saisis cette occasion de renvoyer encore expressément à la conclusion de la commission centrale prise à l'unanimité le 11 Novembre 1817, où elle s'est déjâ prononcée.

PAYS-BAS. Se tient le protocole ouvert.

PRUSSE. Prend l'objet ad referendum.

III.

Präsidial-Antrag in dem Protocoll vom 12. März, den Umschlag betreffend.

Der Präsident beehrt sich, nach Ansicht des letzten Protocolls, der Central-Commission den Vorschlag zu machen, den Königlich Preussischen Herrn Commissair dringend zu ersuchen: seinem allerhöchsten Hofe wegen Aufhebung des Stapels von Cölln die nöthige Vorstellung zu machen, weil sich dermalen und nach der neuesten Erklärung des Königlich Niederländischen Herrn Commissairs, alle fernere glückliche Fortschritte in unsern Arbeiten an diese Aufhebung der Stapeln von Cöln und Mainz anschliesen.

Wir können nie zum Ziele kommen, wenn dieses Hinderniss aller unserer fernern Arbeiten nicht aus dem Wege geräumt wird.

BADEN. Ich trete ganz diesem Präsidial-Antrage bei und wünsche zugleich, dass ein Zeitpunkt zur Reproduction dieses Gegenstandes bestimmt werden möge.

HESSEN. Erwartet noch seine Instructionen.

NASSAU. Die Erklärung der Königlich Niederländischen Regierung vom 5. März hat die Central-Commission befriedigt: das Hauptziel unserer Verhandlung ist erreicht; wir sind darüber einverstanden, wie weit die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein, seinen Armen und Nebenströmen reicht, — wie die Schifffahrt selbst sich gestaltet.

Der Rheinstrom ist die freie Verbindungsstrase aller Uferstaaten: durch ihn sind sie alle unmittelbare Nachbarn. Auf dem Strom existirt keine Gränze. Der schweizer, französische, badensche Schiffer fährt unangehalten in die Seehäfen von Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht: aus den Seehäfen gehen unangehalten die Schiffe in alle Häfen des Rheins und seiner Nebenströme.

Auf dem Stromwasser wird kein Douanengesetz vollzogen, kein Transito-Zoll ist denkbar: nur an dem Ein- und Ausladeort hängt es von

dem Verwaltungssystem der Regierung ab, Aus- und Einfuhr-Zoll einzufordern.

Das Rheinoctroi und die alten Rheinzölle auf den Armen des Rheines in Holland sind durch Vertrag bestimmt, können einseitig nicht erhöhet werden. Die Erhebung selbst gründet einfach sich auf die eigne Angabe des Schiffers, öffentlich beglaubigt am Einladeort.

Das Recht der Rückbefrachtung ist in allen Häfen des Rheines, seiner Arme und Nebenströme unbedingt gegenseitig: seine Geltendmachung hängt unbeschränkt ab von der vortheilhaften Einrichtung der Versender.

Auf diesen, nunmehr wechselseitig anerkannten, Grundpfeilern der Freiheit wird die Rheinschifffahrt in ihrer neuen Gestaltung verjüngt empor wachsen: — nach dem Willen der Stifter jenes liberalen Völkergesetzes ein Vorbild für alle Ströme unseres Welttheils.

Kein Zweifel herrscht unter uns über die Art der Vollziehung.

Die stolze Colonia allein ist es, die fortwährend der Macht des feierlichen Völkervertrags trotzt: in ihrer Anmaasung unterstützt durch fortgesetzte Eingelenke ihrer Vertheidiger.

Aber es ist die Heiligkeit eingegangener Verträge, was Throne und Staaten schirmt: die Mauern der alten Römerstadt sind nicht stark genug, dass an ihnen sich die Kraft dieser Wahrheit breche. Wir stehen hier, eine Nationalangelegenheit zu verfechten. Der lebenden Generation und ihren Nachkommen sind wir dafür verantwortlich, dass die hohe Verheissung des Wiener Völkercongresses — Freiheit der Schifffahrt auf allen Strömen! — nicht folgenlos verhalle! —

Deshalb soll es laut gesagt seyn, dass eine einzige Stadt allein es ist, in der das ganze für Europa geheiligte System untergehen soll.

Und was setzt denn der Preussische Bevollmächtigte der offenen Nachgiebigkeit der Niederländischen Regierung gegenüber? Die Forderung, dass Holland sein Seerecht der Stadt Cölln geradezu zum Opfer darbringe, ist längst aufgegeben: aufgegeben ist eine Unterhandlung über

dieses Seerecht selbst. Jetzt ist es nur allgemein die Besorgniss, dass nicht zu hohe Seezölle die Colonialwaaren von der Rheinstrase verdrängen. — Hängt diese Frage mit der Schifffahrt zusammen? Sollen wir etwa auch die Folgen des Preussischen Zollsystems in der Central-Commission zur Sprache bringen? —

Die ganze Besorgniss zerfällt überdies in sich selbst; denn Holland kann seinen eigenen Nachtheil nicht wollen. Das Jahr 1817 ernährte die Rheinlande mit Ostsee-Getraide: es kann nicht entscheiden. Für Colonialwaaren wäre die Weserstrase nicht wohlfeiler gewesen, würde nicht auf dem Rhein durch Stapelzwang und Schiffermonopole die Fracht noch immer unnatürlich gesteigert.

Hoffentlich führt die nahe Zukunft auch praktisch zu der Wahrheit, dass Zölle unnatürliche Fesseln für Völker sind, dass sie sich am wenigsten mitten unter Nachbarstaaten durchführen lassen. Die Freiheit der Ströme wird die Grenzen zehnfach ausdehnen: in dunkler Nacht gleitet das Schiff des Einschwärzers aus freiem Strom sicher an den verborgenen Ort, aller Vorkehrungen trotzend.

Aber die Staaten werden sich wegen der Folgen verständigen.

Dieses Feld neuer Erörterungen wird der teutschen Nation Früchte der zweiten Erndte bringen. — Die erstere reifet uns entgegen: — Freiheit der Schifffahrt ist Grundfeste und Vorbedingung des freien Handels.

PAYS-BAS. *Concernant l'insertion de M.r le Commissaire de Prusse à la suite de la conclusion de la commission centrale du 5 Mars dernier.*

M.r le Commissaire de Prusse a pris ad referendum ma déclaration du 5 de ce mois, et la conclusion de la commission centrale, qui a été prise à ce sujet à la majorité des voix.

Ce qui donne lieu à espérer, que les instructions de sa cour, dont il manifeste le besoin pour se déclarer définitivement, l'autoriseront à se

joindre à la dite conclusion, c'est que ce ne sont que des *soucis*, qui lui restent au sujet d'un point *étranger* au traité, et que jamais de tels *soucis* ne peuvent être validement opposés à l'exécution des dispositions, que les traités publics renferment.

Pour rassurer cependant M.r le Commissaire de Prusse sur le point, qui lui donne de l'inquiétude, jaurai l'honneur d'observer, qu'il me parait superflû de chercher *le moyen d'empêcher*, que la paralysation du transport des marchandises sur le Rhin ne reste dépendante d'une seule des parties contractantes.

Ce moyen est trouvé; c'est l'intérêt propre de tous et de chacun des états rivéraius, qui leur défend impérieusement d'avoir d'autre volonté que celle de vivifier le mouvement du commerce sur le Rhin, et plus le commerce d'un état rivérain est important, plus cette volonté sera prononcé et mise en action.

Et pour cette raison aussi la tendance du gouvernement des Pays-Bas sera toujours, de contribuer à la prospérité du commerce du Rhin, à laquelle se lie la sienne propre.

L'assertion de M.r le Commissaire de Prusse, que le système des douanes des Pays-Bas étoit l'unique cause de la diminution des transports sur le Rhin pendant 1818 comparativement avec 1817, est hasardée, vû le mouvement extraordinaire des transports de grains en 1817, et s'il en étoit ainsi, la politique commerciale y apportera promptement remède.

S'il plait à M.r le Commissaire de Prusse de réflêchir mûrement sur la chose, ses soucis s'évanouiront, et il se convaincra, que la garantie la plus sûre contre tout abus des droits de souveraineté, qui nuiroit au commerce du Rhin, réside dans l'intérêt, que chaque état riverain a de le rendre toujours plus florissant.

S'il en pouvoit être autrement, il ne suffiroit pas, comme M.r le Commissaire de Prusse le pense, de tomber d'accord *sur les limites des droits du possesseur des embouchures du Rhin pour le rendre désert.* Car ce n'est pas par les embouchures seules, que les marchandises ar-

rivent sur le Rhin, et d'ailleurs s'il étoit permis de craindre que l'état, où elles arrivent sur ce fleuve, puisse méconnaître son intérêt au point de les écarter par des mésures fiscales; on seroit autorisé à avoir la même inquiétude à l'égard de tel autre état riverain, où les marchandises doivent quitter *les eaux du Rhin* pour suivre leur destination ultérieure.

Tous ceux donc, qui veulent sincèrement l'exécution de l'acte de Vienne sur la navigation du Rhin, sauront gré à Monsieur le Commissaire de Bavière d'avoir en sa qualité de Président temporaire de la commission centrale, écarté des délibérations de cette assemblée les prétentions plus ou moins clairement exprimées de M.[r] le Commissaire de Prusse, qui s'accrochent aux droits maritimes des Pays-Bas, avec lesquels l'acte de Vienne sur la navigation fluviale n'a rien de commun.

Je passe sous silence ce que M.[r] le Commissaire de Bavière a dit au sujet d'arrangemens commerciaux. Ce point, ainsi que ledit Commissaire l'observe lui-même, est étranger à l'exécution dudit acte de Vienne et n'entre nullement dans les attributions de ma mission.

Preussen. Ich nehme die heutigen Abstimmungen gleichfalls ad referendum, und zweifle nicht im Mindesten, dass ich in sehr kurzer Frist eine bestimmte Erklärung darüber werde abgeben können, ob man es preussischer Seits angemessen findet, dem, durch die Mehrheit der Herrn Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten geäusserten Wunsche zu entsprechen, schon während des Interimisticums alle Bestimmungen der Convention von 1804, welche die Freiheit auf dem Rhein und seinen Nebenströmen beschränken, gegen die von der Niederländischen Regierung dagegen gemachte Anerbietungen aufzugeben, nachdem diese Regierung die von Preussen in dieser Hinsicht gemachten Eröffnungen (siehe das Ende meiner Abstimmung vom 8ten September letzthin) nicht berücksichtigen zu wollen erklärt hat.

CONCLUSION.

La commission centrale arrête de fixer un délai de deux mois, pendant lequel elle attend la suppression effective des droits de rélâche à Cologne et Mayence, dans le cas contraire elle doit l'abandonner uniquement à ses très-hauts et hauts commettans, de parvenir à l'accomplissement de cette disposition du traité par la voie la plus propre.

Hessen. Wiederholt, was es bereits hier oben erklärt hat.

Preussen. Indem ich meine letztere Protestation, rücksichtlich der *Conclusa per majora*, bestätige, bemerke ich blos, dass preussischer Seits über die Aufhebung der gezwungenen Umschlagsrechte zu Cölln und Mainz, *während des Interimisticums*, nie anders verhandelt worden ist, als indem es die *Verpflichtung* dazu nie anerkannte.

IV.

Vorschläge zu einer Rheinschifffahrts-Polizei-Verordnung, in Voraussetzung der Aufhebung des Umschlagsrechts der Städte Mainz und Cölln.

Allgemeine Verfügungen.

Art. 1.

Es sollen bis zu dem bevorstehenden Gesetz über die Einrichtung der Schiffer-Innungen auf dem Rhein, nur jene Schiffer diesen Strom befahren, die seither durch Patente oder Erlaubniss-Scheine hierzu ermächti-

Propositions pour un réglement de police de la navigation du Rhin dans la supposition de la suppression des droits de rélâche des villes de Mayence et de Cologne.

Dispositions générales.

Art. 1.

Jusqu'à la publication de la nouvelle loi sur l'établissement des corporations des bateliers du Rhin, il ne sera permis de naviguer sur ce fleuve qu'à ceux de ces bateliers, qui jusqu'ici y étoient autorisés en vertu de

tiget waren, oder welche, in der Zwischenzeit, von den Rheinufer-Regierungen in dringenden Fällen, welche das Abwarten des neuen Gesetzes nicht verstatten, nach den bisherigen Vorschriften dazu ermächtiget werden.

leurs patentes ou permissions, ou qui pendant l'intérim y seroient autorisés par les gouvernemens des états riverains dans des cas d'urgence, qui ne permettroient pas d'attendre l'émanation de la nouvelle loi.

Art. 2.

Die Central-Commission wird, durch die Rheinschifffahrts-Verwaltungs-Commission, über sämmtliche vorhandene Rheinschiffer eine Liste verfertigen lassen, die nebst dem Namen und Wohnort der Schiffer, die denselben eigenthümlich zustehenden Fahrzeuge, deren Ladungsfähigkeit und die Distanzen angeben soll, welche sie bis itzt zu befahren berechtiget waren.

Diese Liste soll in allen Ladeplätzen bekannt gemacht werden, um den Handelsstand, im Falle Beurth- oder Rangfahrten errichtet werden wollen, in Stand zu setzen, die nöthige Auswahl zu treffen.

Art. 2.

La commission centrals fera confectionner par l'administration de la navigation du Rhin, une liste, qui contiendra outre les noms et domiciles des bateliers, la désignation des embarcations, qui leur appartiennent, leur capacité, et les distances, que jusqu'à présent ils étoient autorisés à parcourir.

Cette liste sera mise à la connoissance de tous les ports de chargemens, afin de mettre le commerce en état de faire le choix nécessaire, dans le cas, où on établiroit des Beurtvaarten, ou des tours de rôle.

Art. 3.

Zu dem Ende sollen die im ersten Artikel erwähnten Erlaubniss-Scheine neuerdings von der Rheinschiff-

Art. 3.

A cette fin les patentes et autorisations, mentionnés à l'art 1.er ci-dessus, doivent être nouvellement

fahrts - Verwaltungs - Commission, und zwar unentgeldlich visirt werden; sämmtliche Schiffer sollen also ihre Erlaubniss-Scheine, binnen Monatsfrist, bei den ihren Wohnorten zunächst gelegenen Erhebungsämtern gegen Schein abliefern.

ART. 4.

Rang- oder Beurt fahrten können nur durch freiwilliges Uebereinkommen zwischen Handels- und Schifferstand enstehen; die Verträge, welche über die Beurth- oder Rangfahrten entweder bereits bestehen, oder künftig zu Stande kommen, müssen, vor ihrer Vollziehung, der Central Commission zur Genehmigung vorgelegt werden.

ART. 5.

Die Vorschriften der Art. 1, 2 u. 3 sind auch auf den Setzschiffer anwendbar.

ART. 6.

Es werden von den respectiven Regierungen längs dem ganzen Rheine Ein- und Auslade-Stationen bestimmt, und von der Central-Com-

visées, gratis, et ce par la commission administrative de la navigation du Rhin, pour ce autorisée par la commission centrale; en conséquence tous les bateliers rémettront ces pièces contre récépissé, dans le délai d'un mois, au bureau de perception le plus voisin de leur domicile.

ART. 4.

Les chargemens à tour de rôle ou Beurtvaarten ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'arrangemens volontaires entre les commerçans et navigateurs. Les contrôles, déjâ existans à ce sujet, ainsi que ceux, qui seront convenu à l'avenir, devront, pour être exécutoires, être soumis à l'approbation de la commission centrale.

ART. 5.

Les dispositions des art. 1, 2 et 3 sont aussi applicables aux bateliers de remplacement.

ART. 6.

Les gouvernement respectifs fixeront le long de tout le Rhin des ports de station pour le chargement et déchargement, et la commission

mission öffentlich bekannt gemacht werden.

ART. 7.

Diese Häven werden von Seiten der respectiven Regierungen mit den zum Ein- und Ausladen und Verwahren der Güter nöthigen Einrichtungen, als Krahnen, Wagen und Magazinen etc. nach der Beträchtlichkeit des in einem jeden Haven statt findenden Verkehrs versehen, und das dazu nöthige Personale wird von der Territorial-Regierung angestellt.

ART. 8.

In einem jeden dieser Häven soll ein Beamter, unter der Benennung Verifications-Controleur, von der respectiven Regierung angestellt werden, der aber als Rheinschifffahrts-Beamter den vorgeschriebenen Eid zu leisten hat.

ART. 9.

Diese Beamten sind

1) mit der materiellen Verification der ankommenden und abgehenden Ladungen beauftragt;

2) ist ihnen die Aufsicht in loco, und

3) jene über die Havenpolizei, so

centrale les fera connoitre publiquement.

ART. 7.

Les gouvernemens respectifs pourvoiront ces ports des établissemens nécessaires, au chargement, déchargement et à la conservation des marchandises, comme grûes, balances, magasins etc. d'après le mouvement qui aura lieu dans nn chacun, et y employeront le personnel nécessaire.

ART. 8.

Les gouvernemens respectifs installeront dans chacun de ces ports un employé, sous le titre de controleur de vérification, lequel prêtera, comme employé de la navigation du Rhin, le serment prescrit par l'instruction intérimaire.

ART. 9.

Ces employés sont:

1) chargés de la vérification matérielle des chargemens d'arrivage et de départ;

2) ils ont la surveillance in loco, et

3) celle de la police du port, telle

wie dieselbe durch den Art. 13 verordnet wird, übertragen, in so fern diese mit jener in Verbindung steht, und auf die Beförderung der Rheinschifffahrt Bezug hat.

qu'elle sera prescrite par l'art. 13 en tant que celle-ci se trouve en rapport avec l'autre, et qu'elle a pour bût, l'ordre et la célérité de la navigation.

Alle ihre Verrichtungen sind übrigens, im Sinne des Art. 44 der Convention von 1804, der speziellen Aufsicht der Rheinschifffahrts-Inspectoren unterworfen.

Toutes leurs opérations sont au reste soumises à la surveillance spéciale des Inspecteurs de la navigation du Rhin dans le sens de l'art 44 de la convention de 1804.

Art. 10.

Die materielle Verification besteht in der Untersuchung, Anerkennung und Sicherstellung der Anzahl, Nummern und der Art der Kolis, der darin enthaltenen Gegenstände und das Brutto-Gewicht derselben.

Art. 10.

La vérification matérielle consiste dans l'examen, la réconnoissance et l'assurance de la quantité des numéros et de l'origine des colis, des objets qu'ils contiennent et de leur poids brût.

Art. 11.

Die Resultate ihrer Verification der angekommenen Ladungen tragen sie in das Register, nach dem Modell N.° 1, ein; Colonne 4 zu setzen, angekommene Ladungsbeträge zu Berg und Thal, Colonne 3 Hauptbetrag derselben; und jene der abgehenden Ladungen in das Register, nach dem Modell N.° 2 ein.

Art. 11.

Ils porteront les résultats de leurs vérifications des chargemens arrivant dans le registre suivant modèle N.° 1, en mettant colonne 4 montant des chargemens arrivés en amont et en aval, colonne 3, montant total d'iceux, et ceux des chargemens partants dans le registre suivant modèle N.° 2.

Art. 12.

Um die Erhebung der Schifffahrts-Gebühren zu sichern, und diese mit jenen der Krahnen und Waagen in Verbindung zu setzen, führen sie ein Haupt-Controll-Register, nach dem Modell N.° 3, drittletzte Colonne, Gewichts- und Gebühren-Betrag, der durch die Krahnen bearbeiteten Güter.

Art. 12.

Pour assurer la perception des droits de navigation et les mettre en liaison avec ceux des grües et balances, ils tiendront un registre de contrôle général, suivant modèle N.° 3, en mettant colonne 5, montant du poids et des droits des objets manoeuvrés par la grûe.

Art. 13.

In den festgesetzten Ein- und Auslade-Stationen wird ferner eine Havenpolizei organisirt, welche aus dem zeitlichen Haven-Inspector, einem Mitglied des Handlungs-Vorstandes, und einem vereideten Schiffsverständigen besteht.

Art. 13.

Il sera créé une police de port dans les ports de chargement et de déchargement, composée de l'Inspecteur temporaire du port, d'un membre de la chambre de commerce et d'un connoisseur de batimens assermenté.

Art. 14.

Die Amtsverrichtungen dieser Havenpolizei, in Bezug auf die Rheinschifffahrtspolizei sind:

1) Handhabung der Ordnung beim Ein- und Ausladen.

2) Darauf zu achten, dass die mit Ladung angekommenen Schiffer in der Reihenfolge ihrer Ankunft ausladen.

Art. 14.

Les fonctions de cette police de port, en tant qu'elle a du rapport à celle de la navigation du Rhin consistent en ce qui suit:

1) Maintien de l'ordre dans les chargemens et déchargemens.

2) De faire attention à ce que les bateliers arrivant avec des chargemens, déchargent dans leur rang d'arrivage.

3) Untersuchung der zum Laden bestimmten Fahrzeuge und der dazu nothwendigen Geräthschaften.

4) Untersuchung der geladenen und zum Abfahren bereit liegenden Fahrzeuge, wobei sicher gestellt werden muss, dass dieselbe nicht überladen, die Ladung gehörig verpackt und geordnet, die Schiffer persönlich bei ihren Ladungen gegenwärtig, die Schiffe gehörig bemannt, und überhaupt, dass alle Masregeln getroffen seyen, welche die Vorschrift erheischt, und nach der Fluss-Polizei-Verordnung nothwendig sind.

5) Für die Unterhaltung des Materiellen der Krahnen-, Waag- und Absatzwerke die nöthige Sorge zu tragen.

ART. 15.

Die Schiffer, welche die grose Handels-Transport-Schifffahrt treiben, dürfen, ausser den im obigen Art. 6 bestimmten Ein- und Auslade-Stationen, weder ein- noch ausladen.

Die, welche dieser strengen Verfügung zuwiderhandeln, sollen, ausser der doppelten Gebühren-Bezah-

3) Vérification des embarcations destinées au chargement, et des agrêts, qui y sont nécessaires.

4) Vérification des embarcations chargées et prêtes à démarer, ou il faut constater, qu'elles ne sont pas surchargées, que le chargement est bien rangé et repartie, que les bateliers sont personnellement présents à leur chargement, et leur équipage complet, et que généralement toutes les mésures prescrites par le réglement et nécessités dans une bonne police de navigation, ont été prises.

5) De porter soin à l'entretien du matériel des grûes, balances, et des quais.

ART. 15.

Les bateliers exerçant la navigation, qui a pour objet les transports du *grand commerce*, ne peuvent charger ni décharger hors les ports désignés à l'art. 6 du présent reglement comme ports de chargement ou de vérification.

Les contrevenans à cette disposition de rigueur, seront outre le payement du double des droits,

lung, zum Erstenmal für ein Jahr, zum Zweitenmal für zwei Jahr, und zum Drittenmal für immer von dem Betrieb aller Schifffahrt auf dem Rheine ausgeschlossen werden.

Art. 16.

Die Schiffer, welche die kleine Schifffahrt betreiben, dürfen an allen Orten der beiden Rheinufer, die in den Artikeln 103, 104 und 105 der Convention von 1804 spezifizirten Gegenstände, ein- und ausladen.

Es ist ihnen auch erlaubt, in die Ein- und Auslade-Stationen Gegenstände für den grosen Handel zu bringen, und für die Haushaltungs-Provision sowohl, als für den Rheinhandel Gegenstände mit zurückzuführen; aber diese Artikel, welche, um die Industrie zu begünstigen, privilegirt sind, müssen dermassen geladen werden, dass ihre Qualität durch das blose Auge der Beseher erkannt werden könne, widrigenfalls, und wenn die Ladung sich dermassen durcheinander gemischt befände, dass man die verschiedenen, in dem Manifeste erklärten Qualitäten nicht unterscheiden könnte, so soll der Schiffer als Strafe die höchste Gebühr des Tarifs bezahlen.

exclûs pour la première fois, pendant une année, pour la seconde fois, pendant deux années, et pour la troisième fois, pour toujours de la navigation du Rhin.

Art. 16.

Les bateliers exerçant la petite navigation, peuvent charger et décharger dans tous les lieux sur les deux rives du Rhin, les objets spécifiés dans les art. 103, 104 et 105 de la convention de 1804.

Ils peuvent aussi conduire dans les ports de chargement des objets pour le grand commerce et y prendre des rétours des provisions de ménage ou d'objets de commerce mercier: ces objets privilégiés pour favoriser l'industrie indigène, doivent être chargés en évidence, et de sorte à ce que leur qualité puisse être réconnûe par le seul coup-d'oeil des visiteurs, dans le cas contraire, et si le charchement se trouvoit confondû de manière à ne pas pouvoir distinguer les différentes qualités déclarée, sur le manifeste, le batelier payera par forme d'amende le *maximum* des *droits fixés par le tarif.*

Es versteht sich von selbst, dass die Schifffahrts-Gebühren mit den Ein- und Ausgangs-Rechten, welche jeder Ufesstaat seinem Handelssystem gemäs einzuführen berechtiget ist, nichts gemein haben.

Il s'entend de soi-même, que les droits de navigation n'ont rien de commun avec les droits d'entrée et de sortie, que chaque état riverain a le droit de fixer dans le système commercial de ses états.

Art. 17.

Um den Vollzug der in dem Art. 15 vorgeschriebenen Verfügungen zu sichern, soll der Verifications-Controleur, sobald ein Schiffer seine Ladung beendiget hat, seinen Collegen der nächsten Station, für welche die Ladung bestimmt ist, von der Abfahrt dieses Schiffers in Kenntniss zu setzen, indem er ihm einen Avisbrief nach Modell N.° 4 zusendet.

Dieser Avisbrief soll nicht allein zur Grundlage der Verification bei der Ausladung der Güter, sondern auch zu gleicher Zeit als Beleg der Register dienen, worin das Resultat der Verificationen eingetragen worden ist.

Art. 17.

Pour assurer l'exécution des dispositions contenues dans l'art 15, le Controleur Vérificateur donnera, dès qu'un batelier aura achevé son chargement, connoissance à son collègue de la station, pour laquelle ledit chargement est destiné, du départ du batelier, en lui expédiant une lettre d'avis, conforme au modèle N.° 4.

Cette lettre d'avis servira de base pour la vérification des marchandises lors de leur déchargement, et en même tems comme pièce justificative des registres destinés à recevoir l'inscription des résultats des vérifications opérées.

Art. 18.

Sechs Monate nach Bekanntmachung dieser Verordnung, müssen alle die zu Güterladungen bestimmten Fahrzeuge ohne Unterschied ge-

Art. 18.

Toutes les embarcations sans exception, destinées au transport des marchandises, doivent être jaugées six mois après la publication de l'in-

aicht seyn; nach Verlauf dieses Termins kann kein ungeaichtes Fahrzeug mehr zu irgend einer Güterladung zugelassen werden, es seye denn, dass der betreffende Schiffer durch ein Zeugniss eines Aich-Commissairs beweisen könnte, dass er sich zur Aiche gemeldet habe, die Nichtaichung seines Schiffes aber ausser seiner Schuld liege.

struction intérimaire, passé ce délai aucune embarcation non-jaugée ne pourra être admise à recevoir un chargement de marchandises à moins que le batelier que cela concerne, ne puisse constater par un certificat à lui délivré par la commission de jaugeage la plus voisine, qu'il n'est pas en défaut à raison du non-jaugeage de son bateau.

Art. 19.

Nach Verlauf des nämlichen Termins muss an jedem Fahrzeuge, und zwar an einem in die Augen fallenden Ort, der Namen und die Nummern, unter welcher das Fahrzeug geaicht worden, so wie auch die höchste Ladungsfähigkeit desselben mit grosen und leserlichen Buchstaben aufgeschrieben seyn.

Art. 19.

Après l'expiration du même délai, chaque batiment portera dans un lieu apparent et en grands caractères le nom et le numéro, sous lequel l'embarcation a été jaugée, comme aussi le maximum de sa capacité.

Art. 20.

In keinem Fall darf im Laden die durch die Aiche angegebene höchste Ladungsfähigkeit eines Fahrzeugs überschritten werden.

Art. 20.

Dans aucun cas le chargement d'une embarcation ne pourra dépasser le maximum de capacité indiqué par le jaugeage.

Art. 21.

Zur Beförderung dieser Schiffs-Vermessung und zur Bequemlichkeit

Art. 21.

Pour accélérer le jaugeage des bateaux et pour la commodité des

der Schiffer, sollen längs dem Rheine vier Aich-Anstalten, und zwar eine in Mannheim, eine in Mainz, eine in Cölln und eine in Ruhrort errichtet werden.

ART. 22.

Bei den erwähnten Aich-Anstalten wird nach einerlei Grundsätzen und zwar nach jenen verfahren, die bei der Schiffsvermessung unter der vorigen General-Direction angewendet worden. Den eigends hierzu angestellten Beamten werden desfalls die nähere Instructionen ertheilt werden.

Die Aich-Commissarien werden durch Stimmenmehrheit von der Central-Commission ernannt (jedoch ohne aus dieser Ernennung ein Prejudiz gegen den Art. 13 der Wiener Convention zu begründen); die Kosten der Aich-Operation bezahlt das zunächst gelegene Bureau, so weit sie der Verwaltung heimfallen, vorschussweise, und der Rückersatz wird von dem Staate geleistet, welchem der Schiffer angehört. Die Kosten der Revision einer Aiche bezahlt der Theil, welcher die Revision verlangt hat, allein.

bateliers, il sera établi le long du Rhin quatre bureaux de jaugeage, savoir: à Mannheim, Mayence, Cologne et Ruhrort.

ART. 22.

Le même principe et le mode suivi, pour le jaugeage des bateaux sous l'ancienne direction générale, seront observés dans les établissemens ci-dessus mentionnés, des instructions particulières à cet égard seront données aux employés à nommer à cet effet.

Les Commissaires jaugeurs seront nommés par la commission centrale à la pluralité des voix (néanmoins sans vouloir fonder par cette nomination un préjudice à l'art. 13 de la convention de Vienne.) Les frais de jaugeage seront payés, en tant qu'ils concernent l'administration, par le bureau le plus voisin par forme d'avance, et le remboursement en sera fait par l'état riverain, auquel appartient le batelier. Les frais de révision du jaugeage seront supportées par la partie seule, qui a requis cette révision.

2

Art. 23.

Das Institut der Wasser-Postschiffe, welches seit mehreren Jahren als nützlich und vortheilhaft sich bewährt hat, soll auch künftighin fortbestehen, jedoch wird die für dieses Institut bestehende Verordnung, in so fern es nothwendig, abgeändert, und Bedacht genommen werden, dass bei dieser Einrichtung alle Unterthanen der dabei betheiligten Uferstaaten gleiche Rechte, und der Handel und die Reisende die höchst mögliche Sicherheit und Vortheile geniesen.

Art. 24.

Die Regulirung der Markt- und und Mess-Schifffahrt bleibt den Localbehörden der bei diesen Einrichtungen betheiligten Häven überlassen, die Central-Commission hält sich jedoch die Genehmigung der desfallsigen Verträge bevor.

Art. 25.

Alle Schiffer, die aus Nebenströmen mit Ladungen auf den Rhein sich begeben, und ihre Fahrt auf demselben fortsetzen wollen, sind allen auf dem Rheine bestehenden Polizeiverordnungen unterworfen,

Art. 23.

L'institution des diligences d'eau, qui depuis plusieurs années s'est trouvée utile est avantageuse, continuera d'exister; cependant les instructions existantes à l'égard de cette institution, seront modifiées et prises en considération, en tant qu'il sera nécessaire, afin que les sujets des états riverains y aient le même droit, et que le commerce et les voyageurs y trouvent autant de sureté et d'avantage que possible.

Art. 24.

La régularisation de la navigation des foires et marchés reste à la disposition des autorités locales des ports que cela concerne. Cependant la commission centrale se reserve l'approbation des propositions, qui seront faites à cet égard.

Art. 25.

Tous les bateliers, qui arrivent des confluens avec des chargemens sur le Rhin, et qui veulent continuer leur route sur ce fleuve, sont dans l'obligation de se soumettre aux réglemens de police existans sur le

ohne welches sie ihre Reise nicht fortsetzen können. Die aus diesen Nebenströmen auf den Rhein kommenden Schiffe bleiben, in so lange auch auf diesen Flüssen die ähnliche Polizeivorschriften, wie auf dem Rheine noch nicht eingeführt sind, bei dem ersten Erhebungsamt, welches sie passiren, erforderlichen Falls der materiellen Verification unterworfen.

Rhin, à moins de quoi ils ne pourront continuer leur route. Les bateaux, qui sortent des confluens pour venir naviguer sur le Rhin, restent, en cas de besoin, soumis à la vérification matérielle, au premier bureau de perception, où ils passeront, jusqu'à ce que des réglemens de police, semblables à ceux existans sur le Rhin, aient été introduits sur lesdits confluens.

Art. 26.

Jede Ladung, die über den Rhein verführt wird, muss, ohne Unterschied, mit einer Erklärung, oder einem Manifest, nach den bis itzt bestehenden Formen begleitet seyn, nach welchem die Rheinschifffahrts-Gebühren erhoben werden.

Auf diesem Manifest muss

1) Der Namen und Wohnort des Schiffers;
2) Der Namen, die Nummern und die Ladungsfähigkeit des beladenen Fahrzeuges;
3) Die Bestimmungsorte der geladenen Güter und Gegenstände;
4) Die Zeichen, Nummern, Anzahl und Art der Kolis;
5) Die Benennung der darin enthaltenen Waaren, und

Art. 26.

Tout chargement sans exception, qui est transporté par le Rhin, doit être accompagné d'une déclaration ou manifeste, rédigé d'après les formes existantes jusqu'à présent, et d'après lequel les droits de navigation sont perçus.

Il faut que ce manifeste indique:

1) Les noms et domicile du batelier;
2) Le nom, numéro et capacité de l'embarcation chargée;
3) Le lieu de destination des objets et marchandises chargés;
4) Les marques, numéros, nombre et origine des colis.
5) La dénomination des marchandises, qu'ils contiennent.

6) Das Bruttogewicht in Kilogrammen verzeichnet seyn. Diese Erklärung muss der Schiffer, der für ihre Richtigkeit verantwortlich ist, unterzeichnen.

ART. 27.

Die Schiffer sind verbunden, diese ihre Manifeste auf die erste Aufforderung, zu jeder Stunde, selbst während der Fahrt, und auf allen Theilen des Rheins, den Schifffahrts-Beamten vorzulegen, und wenn letztere irgend eine Unrichtigkeit entdecken, so sind sie verpflichtet, ein Protokoll aufzunehmen, und dieses zur Erkennung der verwürkten Strafe, an die treffende Behörde einzusenden.

ART. 28.

Im Falle, dass ein Schiffer oder Flöser sich den Verfügungen der gegenwärtigen Verordnung widersezzen sollte, oder der Entrichtung der zu zahlenden Gebühren entziehen wollte, so sollen, auf Anrufung der Rheinschifffahrts-Beamten, die Territorial-Autoritäten gehalten seyn, denselben die erforderliche Hülfe und Beistand zu leisten.

6) Le poids brût en Kilogrammes. Cette déclaration, pour l'exactitude de laquelle le batelier est responsable, doit être signée par lui.

ART. 27.

Les bateliers sont tenus de produire ces manifestes à toute heure, même pendant leur route, et dans quelque partie du Rhin que ce soit, à la première réquisition des employés de la navigation, et si ceux-ci y découvrent une irrégularité, ils seront tenus de dresser procès-verbal et de l'envoyer à l'autorité compétente pour prononcer l'amende encourrue.

ART. 28.

Dans le cas qu'un batelier ou flotteur voudroit s'opposer à l'exécution des dispositions du présent réglement, ou se soutraire à l'acquittement des droits à payer, les autorités territoriales seront tenus, sur la démande des employés de la navigation du Rhin, de leur accorder l'aide et assistance nécessaire.

Pflichten und Verbindlichkeiten der Verifications-Controleurs, des Haven-Personale, der Krahnen-Angestellten und Schiffer beim Ausladen der Güter.

Art. 29.

Der Schiffer, der eine Ladung nach einer Ein- und Auslade-Station bringt, muss am Tage seiner Ankunft und ehe und bevor er die mindeste Veränderung an seinem Fahrzeuge vornimmt, sein auf die Ladung Bezug habendes Manifest bei dem Erhebungsamte abgeben, damit sogleich die Einsenkung des Fahrzeuges genommen, und dadurch sicher gestellt werde, ob der Schiffer unterwegs, und seitdem er an dem letzten Erhebungsamte vorbeigefahren, etwas ausgeladen habe, oder nicht.

In den Ein- und Auslade-Stationen, wo keine Erhebungsämter sich befinden, muss der Verifications-Controleur selbst diese Einsenkung aufnehmen.

Art. 30.

Nach genommener Einsenkung, die jedesmal genau auf dem Manifeste zu bemerken und zu beglaubigen

Devoirs et obligations du Controleur Vérificateur, des employés à la police du port et aux grues, et des bateliess lors du déchargement des marchandises.

Art. 29.

Le jour de l'arrivée d'un batelier dans un port principal avec un charchement, il doit déposer son manifeste concernant le chargement, au bureau de perception, avant d'entreprendre le moindre déplacement à son embarcation, afin de pouvoir prendre de suite le tirant d'eau de l'embarcation et de constater par-là, si pendant la route et dépuis son passage devant le dernier bureau de perception, le batelier a déchargé quelque chose ou non.

Dans les ports de chargement, où il n'y a point de bureau de perception, le Controleur Verificateur doit faire lui-même le rélevé du tirant d'eau.

Art. 30.

Après le rélevé du tirant d'eau, qui doit toujours être indiqué avec précision sur le manifeste, et au-

ist, erhält der Verifications-Controleur besagtes Manifest, das er sogleich in sein Verifications-Register, Modell N.° 1, einträgt.

quel on doit ajouter foi, le Controleur Vérificateur recevra ce manifeste, qu'il portera sur-le-champ dans son registre de vérification, modèle N.° 1.

ART. 31.

Der Schiffer verfertiget oder lässt demnächst zwei gleichförmige allgemeine Verzeichnisse aller in seiner Ladung befindlichen Gegenstände nach den auf seine Ladung Bezug habenden Frachtbriefen oder sonstigen Papieren nach dem Modell N.° 3 verfertigen.

ART. 31.

Le batelier confectionne ou fera de suite confectionner deux specifications générales et uniformes, suivant le modèle N.° 5, de tous les objets, qui composent son chargement, d'après les lettres des voitures ou autres papiers, qui ont du rapport à ce chargement.

ART. 32.

Dieses Ladungsverzeichniss zeigt er bei der Havenpolizei vor, die solches in die Register, nach dem Modell N.° 6, einschreibt, und ihm einen Krahnen zum Ausladen in der gehörigen Folge anweise.

ART. 32.

Il exhibe cette spécification du chargement à la police du port, qui l'in crit dans le registre suivant modèle N.° 6, et lui assigne un lieu pour décharger dans le tour de rôle légal.

ART. 33.

Diese von der Havenpolizei mit der Nummer der Krahnen-Controll versehenen Verzeichnisse werden dem Verifications-Controleur eingehändigt, oder auf dieselben die Nummer, unter welcher die Ladung in

ART. 33.

Ces spécifications revêtues par la police du port du numéro du controle de grûe, sont rémises au Controleur Vérificateur, qui les vise et y porte le numéro, sous lequel le

seinem Verifications-Register eingetragen worden, setzt, und sie demnächst visiret.

Art. 34.

Ehe und bevor diese Ladungsverzeichnisse bei der Havenpolizei und dem Verifications-Controleur einregistriret, und von Letzterem visiret sind, darf kein Schiffer, auf welche Art es auch seye, ausladen, und zwar bei Strafe der doppelten Gebühr, für jene Güter, die er früher ans Land setzt, oder von Bord zu Bord überschlägt.

Die Angestellten bei der Havenpolizei sowohl, als auch jene bei den Krahnen, haben, unter eigener Verantwortlichkeit, auf die Befolgung dieser Verfügungen zu wachen.

Art. 35.

Während dem Ausladen selbst darf der Schiffer seine Ladung nicht verlassen, und muss die dabei nöthige, von Seiten der Havenpolizei nach Verhältniss der Ladung und sonstigen Umständen ebenfalls zu bestimmende Mannschaft annehmen; er darf nicht willkührlich die Arbeiten aussetzen, und muss genau die

chargement a été inscrit dans son registre de vérification.

Art. 34.

Aucun batelier ne pourra décharger, sous quelque prétexte que ce soit, avant que ces spécifications de chargement n'aient été enrégistrés près la police du port, du Controleur Vérificateur, et visée par ce dernier, sous peine d'une amende du double de droit, pour les marchandises qu'il a déchargées plutôt ou deversées de bord à bord.

Les employés à la police du port comme aussi ceux aux grûes, sont chargés de veiller, sous leur responsabilité personelle, à l'exécution de ces dispositions.

Art. 35.

Il est défendu au batelier de quitter sa cargaison pendant la durée du chargement, et il doit accepter le personnel nécessaire, qui sera désigné par la police du port, suivant la proportion du chargement et autres circonstances. Il ne peut faire cesser ses travaux arbitrairement, et doit strictement observer

allgemein vorgeschriebenen Arbeitsstunden einhalten.

ART. 36.

Für die beim eigentlichen Ausladungsgeschäft, nämlich dem Anschlagen und Ausheben der Güter entstehende Beschädigungen sind, nach Umständen, die ausladende Schiffer sowohl, als die Krahnen-Arbeiter verantwortlich.

ART. 37.

Alle aus einem Schiffe ans Land gesetzte Güter liegen so lange unter der Verantwortlichkeit der Krahnen-Angestellten, als sie nicht von den Schiffern gegen Anweisungen, wovon hier unten die Rede seyn wird, oder von den respectiven Kaufleuten, gegen Verabfolgungs-Scheine bezogen werden.

Die Havenpolizei hat jedoch Sorge zu tragen, dass diese Güter nie länger als drei Tage auf dem Werfte liegen bleiben.

ART. 38.

Der bei einem jeden Krahnen angestellte Waagemeister ist gehalten,

les heures de travail prescrites uniformément.

ART. 36.

Les bateliers déchargeant et les ouvriers aux grûes sont responsables proportionnellement des accidens qu'ils produisent des avaries, que supporteroient les marchandises par les travaux propres à un déchargement, comme cramponnement et soulevement de ces marchandises.

ART. 37.

Toutes les marchandises déchargées d'un bateau à terre demeurent sous la responsabilité des employés aux grûes aussi long-tems, qu'elles n'ont pas été recueilliés par les bateliers contre des assignations, dont il sera parlé ci-après, ou par les négocians respectifs, contre des certificats de rémise.

Néanmoins la police du port doit avoir soin que ces marchandises ne restent pas plus de trois jours sur le quai.

ART. 38.

Le maître de balance attaché à chaque grûe, est tenu de peser tous

sämmtliche wiegbare Gegenstände, so wie sie aufs Ufer gebracht werden, zu wiegen, und das gefundene Gewicht genau auf das Ladungsverzeichniss, Modell N.° 6, einzutragen.

ART. 39.

Unter eigner Verantwortlichkeit ist der Waagemeister verpflichtet, alle jene Gegenstände, die aus einer Ladung kommen, und nicht in den Ladungs-Verzeichnissen angeführt sind, auf denselben ihrem ganzen Inhalte nach, die Nummern, Zeichen und Anzahl der Colis, und die Benennung der darin enthaltenen Waaren nachzutragen.

ART. 40.

Nach beendigter Ausladung hat der Waagenmeister das gefundene Gewicht auf den bei den Ladungs-Verzeichnissen in denen dazu bestimmten Colonnen zu summiren, eines derselben zu beglaubigen, und, binnen 24 Stunden, dem Verifications-Controleur zuzustellen, das zweite wird, nachdem es in die Krahnenregister eingetragen, dem Schiffer, zum sachdienlichen Gebrauch, eingehändigt.

les objets à fùr et mésure, qu'ils sont mis à terre, et de porter avec précision le poids trouvé sur la spécification du chargement modèle N.° 6.

ART. 39.

Le maître de balance est tenu, sous sa responsabilité personnelle, de porter tous les objets, qui proviennent d'un chargement, et qui ne seraient pas portés sur la spécification du chargement à la suite de cette spécification d'après tout leur contenu c. a. d. les numéros, marques et nombre des colis, et la dénomination des objets qu'ils contiennent.

ART. 40.

Quand le déchargement sera terminé, le maître de balance totalisera le poids trouvé sur les deux spécifications de chargement dans les colonnes y destinées, il remettra l'une certifiée par lui dans les 24 heures au Controleur Vérificateur, et l'autre après avoir été inscrite dans les registres de grûes, sera rémise au batelier pour lui servir ce que de droit.

Art. 41.

Der Verifications-Controleur vergleicht das gefundene, in dem mehr erwähnten Ladungsverzeichnisse von dem Waagemeister notirte Gewicht eines jeden Gegenstandes, mit jenem auf dem Manifeste erklärten, trägt die Resultate in sein Verifications-Register N.° 1 ein, und fertigt dem Schiffer, zu seiner Entlastung, einen Verifications-Auszug nach dem Modell N.° 7 aus.

Art. 41.

Ce Controleur Vérificateur compare le poids trouvé de chaque objet, et noté par le maître de balance sur lesdites spécifications de chargement avec celui déclaré au manifeste, porte les résultats dans son registre de vérification N.° 1, et délivre au batelier pour son acquit un extrait de vérification suivant modèle N.° 7.

Art. 42.

Ergiebt sich aus dieser Verification, dass das gefundene Gewicht den, zufolge einer öffentlichen Waage im Manifest angegebenen Betrag der ganzen Ladung, und weniger als ein Procent übersteigt, so zahlt der Schiffer für diesen Mehrbetrag nichts, wenn dieser Unterschied nicht offenbar von Auslassung ganzer Gegenstände herrührt: für den blos erklärten Betrag von weniger als ein Procent, und für eine grösere Gewichtsdifferenz, wenn keine Auslassung bewiesen ist, wird die einfache Schiffahrtsgebühr für sämmtliche Erhebungsämter an denen der Schiffer vorbeigefahren ist, nacherhoben;

Art. 42.

S'il résulte de cette vérification, que le poids trouvé n'excède pas d'un pour cent le montant total du chargement, indiqué au manifeste suivant une balance publique, le batelier ne payera rien pour ce surplus, à moins que cette différence n'ait ouvertement son origine dans l'omission d'objets en entier, pour le montant déclaré au-dessous d'un pour cent, et pour une différence plus forte on percevra, s'il n'y a point d'omission, et par forme de supplément, les simples droits pour tous les bureaux passés par le batelier; mais si le surplus est la suite d'une omission entière au manifeste

rührt aber dieser Mehrbetrag von gänzlich auf dem Manifeste verschwiegenen Gütern her, dann werden, nebst der einfachen, noch die zehnfachen Gebühren von dem defraudirten Quantum, als Strafe nacherhoben, und auf den, in obigem Fall erwähnten Nachlass keine Rücksicht genommen.

Sollte der Schiffer auf den verschiedenen vorbeipassirten Erhebungsämtern nach der Aiche mehr bezahlt haben, so steht es ihm frei, durch Revision der Aiche seine Reclamation zu begründen.

Von allen diesen bei der Verification gemacht werdenden Entdeckungen muss auf dem Verifications-Auszug N.° 7, nach welchem die Gebühren und Strafen nacherhoben werden, genaue Erwähnung geschehen.

ART. 43.

Die, vermöge vorgedachter Verification, schuldigen Gebühren und Strafen müssen sogleich entrichtet werden, und keinem Schiffer ist die Abfahrt aus dem Hafen eher zu gestatten. Sollte ein Schiffer glauben, Vorstellungen gegen diese Nachver-

des marchandises, alors on percevra, outre les droits simples et par forme d'amende, le double des droits dûs pour la quantité des marchandises fraudées, et on n'aura aucun égard à la rémise, dont il s'agit ci-dessus.

Si le batelier a trop payé d'après la jauge aux divers bureaux, qu'il a passé, il lui sera libre de fonder sa réclamation sur une révision du jaugeage.

Il sera fait mention précise de toutes les découvertes faites par la vérification, dans l'extrait de vérification, N.° 7, qui doit servir pour la perception des droits et amendes.

ART. 43.

Les droits et amendes dûs en vertu de ladite vérification, doivent être acquittées de suite, et il ne sera permis à aucun batelier de quitter le port avant cela. Si un batelier se croit autorisé de réclamer contre ces perceptions, il n'en doit pas moins ac-

zollungen machen zu können, so muss er, nichts desto weniger, diese Gebühren und Strafen entrichten, die Entscheidung aber bei der betreffenden höhern Behörde nachsuchen und abwarten.

quitter ces droits et amendes, et attendre ensuite la décision de l'autorité supérieure compétente.

ART. 44.

In den Ein- und Auslade-Stationen, wo keine Erhebungsämter sich befinden, ist der Verifications-Controleur mit der Erhebung dieser Gebühren und Strafen beauftragt; er hat zu diesem Ende ein Register nach dem Modell N.° 8 zu führen, und hat, in Hinsicht der Verwahrung und Ablieferung dieser Gelder, alle jene Verordnungen zu befolgen, die desfalls den respectiven Einnehmern vorgeschrieben sind.

ART. 44.

Les Controleurs Vérificateurs sont chargés de la perception de ces droits et amendes dans les ports, ou il n'y a point de bureau de perception; ils tiendront à cet effet les registres suivant modele N.° 8, et sont tenus de suivre à l'égard de la conservation et du versement des fonds, toutes les dispositions prescrites aux receveurs respectifs à cet effet.

Pflichten und Verbindlichkeiten der Verifications-Controleurs, der Haven-Polizei und der Krahnen-Angestellten, so wie auch der Schiffer beim Einladen.

Dévoirs et obligations des Controleurs Vérificateurs, de la police du port, des employés aux grues et des bateliess lors des chargemens.

ART. 45.

Die zu dem Gütertransport auf dem Rhein bestimmten Fahrzeuge müssen für die Stromstrecke, die

ART. 45.

Les embarcations destinées au transport des marchandises sur le Rhin, doivent être appropriées à la

der Schiffer durchfahren will, geeignet seyn.

distance du fleuve, que le batelier veut parcourir.

ART. 46.

Jeder Schiffer, der zu einer Ladung in einer Ein- und Auslade-Station beizustellen gesonnen ist, muss, ehe er Güter annimmt, desfalls die Anzeige bei dem Verifications-Controleur machen, und von der Havenpolizei sein Fahrzeug und seine Geräthschaften untersuchen lassen; diese fertigt ihm über diese Besichtigung ein Zeugniss nach dem Modell N.° 9 aus, welches er dem Verifications-Controleur zustellt, worauf er erst die Gütereinladung beginnen darf.

ART. 46.

En conséquence tout batelier, qui est intentionné de se mettre en chargement dans un port principal, doit, dans ce cas et avant de recevoir des marchandises, en faire la déclaration auprès du Controleur Vérificateur, et faire examiner son embarcation et ses agrêts par la police du port. Celle-ci lui délivre un certificat de cette opération suivant modèle N. 9, lequel il remet au Controleur Vérificateur, après quoi il peut seulement opérer son chargement.

ART. 47.

Sollte, von Seiten der Havenpolizei, das zu der Ladung bestimmte Fahrzeug und die Geräthschaften, als für die zu befahrende Stromstrecke, nicht tauglich erklärt worden seyn, und der Schiffer sich mit diesem Ausspruch nicht begnügen wollen, dann soll eine contradictorische Untersuchung des Fahrzeuges und der Geräthschaften statt finden, und zu diesem Ende wird die Haven-

ART. 47.

Si la police du port trouve, que l'embarcation destinée au chargement et les agrêts ne sont pas appropriés à la distance du fleuve, qu'elle doit parcourir, et que le batelier ne soit pas satisfait de ce prononcé, on fera une vérification contradictoire de l'embarcation et des agrêts, et à cet effet la police du port désignera deux des maîtres bateliers présents. Le batelier en choisira également

polizei aus den eben anwesenden Rheinschiffsmeistern zwei bestimmen, der Schiffer wird ebenfalls zwei wählen, denen, von Seiten des Verifications-Controleur, ein fünfter beizugeben ist, nach der von dieser gemeinschaftlich vorgenommenen Untersuchung soll die absolute Stimmenmehrheit entscheiden.

deux, auxquels le Controleur Vérificateur adjoindra un cinquième, et après une vérification commune par eux faite la pluralité absolue des voix décidera.

ART. 48.

Der Versender muss über die zu verladende Gegenstände zwei gleichlautende Anweisungen, nach dem Modell N.° 10, einhändigen, die derselbe numerirt, und eine davon auf seiner Schreibstube behält, die andere aber visirt oder zeichnet, und sie dem Kaufmann oder Versender zurückgiebt, um sie dem Schiffer zuzustellen.

ART. 48.

L'expéditeur remettra au Controleur Vérificateur deux assignations conformes des objets à charger, suivant le modèle N.° 10, le Controleur Vérificateur les numérotera, en gardera une dans son bureau, et rendra l'autre visee ou timbrée au négociant ou expéditeur pour la remettre au batelier.

ART. 49.

Ohne eine solche von dem Verifications-Controleur unterschriebene oder gezeichnete Anweisung ist dem Schiffer, und zwar bei Strafe der doppelten Gebühren-Entrichtung, untersagt, irgend einen Gegenstand, selbst wenn derselbe nur zum Verwahren ihm übergeben worden, an-

ART. 49.

A moins d'une assignation ainsi visée ou marquée par le Controleur Vérificateur, il est défendu au batelier, sous peine de l'acquittement du double des droits, d'accepter rétirer ou charger un objet quelconque, même s'il ne lui avoit été confié, que pour en avoir soin.

zunehmen, zu beziehen oder einzuladen.

ART. 50.

Die bei den Krahnen- und Waagen, so wie auch bei der Havenpolizei angestellten Personen sind gehalten, auf die genaue Befolgung vorstehender Verfügung zu wachen, gegen diejenigen von ihnen, die sich hierin saumselig und nachlässig benehmen, oder die gar zu Unterschleifen mitwirken, soll, von Seiten der Verifications-Controleur, Untersuchung geführt, und bei der Localbehörde auf Bestrafung angetragen werden.

ART. 50.

Les personnes employées aux grûes et balances, comme aussi a la police du port, sont tenus de veiller à la stricte exécution des dispositions précédentes; le Controleur Vérificateur instruira contre ceux, qui se montreroient nonchalants et négligents à cet égard, ou qui bien plus contribueroient à la fraude, et pourra réquerir punition contre ceux de la part des autorités locales.

ART. 51.

Gegen die im Artikel 48 vorgeschriebene gezeichneten Anweisungen werden hierauf von den angestellten Waagemeistern die in diesen Anweisungen verzeichneteGüter dem Schiffer, mit einem Waageschein, nach dem Modell N.° 11, ausgeliefert, die Original-Anweisung bleibt in den Händen des Waagemeisters, um die richtige Auslieferung der Güter an den Schiffer beweisen zu können.

ART. 51.

Les maîtres de balance, employés aux grûes, déliveront au batelier, contre les assignations timbrées, mentionnées à l'art. 48, les marchandises, qui y sont désignées, accompagnées d'un bulletin de balance, suivant modèle N.° 11; l'assignation originale reste entre les mains du maître de balance, pour pouvoir constater la délivrance d'icelle des marchandises au batelier.

Art. 52.

Alle Güter, die über den Rhein geschickt werden, sind der materiellen Verification unterworfen; da es aber auch solche giebt, die gewöhnlich nicht gewogen werden, und ihrer Natur nach nicht gewogen werden können, so sollen diese entweder nach den in Gemäsheit der Art. 97 und 104 der Convention von 1804 publicirten Reductionstabellen verificirt und angeschlagen, oder, wo diese eine Rectification nöthig machen, durch Proben im kleinen constatirt, und die Gebühren erhoben werden. Von Gegenständen aber, die nicht gezählt oder gemessen werden können, und bei denen die Gewichtsconstarirung durch Proben im kleinen nicht statt haben kann, sollen die Gebühren nach der Aiche erhoben werden.

Art. 52.

Toutes les marchandises, transportées sur le Rhin, sont soumises à la vérification matérielle, mais comme il s'en trouve parmi qui habituellement ne sont pas pesées, et qui, d'après leur nature, ne peuvent pas être pesées, et doivent être vérifiées et estimées d'après les tables de reduction, publiées en vertu des articles 97 et 104 de la convention de 1804, ou bien dans le cas, où ces tables exigeraient des rectifications, être constatées par de nouveaux essais en petit et les droits perçus en conséquence.

Art. 53.

Da die in dem letzten Absatz des vorstehenden Artikels erwähnten Gegenstände, wegen ihrem geringen Werth, auch zu der geringsten Klasse der Rheinschifffahrts-Gebühren angezogen sind, so soll, wenn zu diesem andere, einem höhern Tarif

Art. 53.

Comme les objets, mentionnés dans le dernier alinéa de l'art précédent, sont, à cause de leur peu de valeur, tarifés dans la plus petite classe des droits de navigation, il faut, si avec ces objets il s'en trouvoient chargés d'autres assujettis

unterworfene Güter geladen worden, und der dabei leicht möglichen Gebühren-Defraudation vorzubeugen, in einem solchen Falle der Schiffer, ehe er diese, dem niedrigsten Tarif unterworfene Gegenstände einladet, bei dem Erhebungsamte, und wenn ein solches in dem Einladungshaven nicht besteht, bei dem Verifications-Controleur die Anzeige machen, damit sowohl vor dem Anfang, als nach der Beendigung die Einladung dieser Gegenstände, die Schiffs-Aiche genau aufgenommen werden. Der Schiffer, der diese Vorschrift versäumt, soll zur Zahlung der ganzen Gebühr von seiner ganzen Ladung angehalten werden.

à un droit plus élevé, pour prévenir la facilite de frauder les droits dans un cas, que le batelier en fasse la déclaration au bureau de perception, et s'il n'y en a point, auprès du Controleur Vérificateur, avant qu'il charge les objets soumis au minimum du tarif, afin que la jauge du bateau puisse être prise avec précision tant avant qu'après que le chargement de ces objets sera opéré.

Le batelier, qui négligera cette mésure, sera tenu d'acquitter la totalité des droits pour tout son chargement.

Art. 54.

Die Manifeste, wovon im Art. 26 gesprochen worden, werden nach den im Art. 51 erwahnten Waage-Scheinen durch den Schiffer, oder durch die von ihm hierzu gewählte Person, verfertiget.

Art. 54.

Les manifestes, dont il est parlé à l'art. 26, seront rédigés par le batelier ou la personne, qu'il aura choisi à cet effet, d'après les bulletins de balance, mentionnés à l'art. 51.

Art. 55.

Diese Manifeste werden dem Verifications-Controleur, nebst den Waage-Scheinen, zur Verification

Art. 55.

Ces manifestes seront ensuite rémis au Controleur Vérificateur conjointement avec les bulletins de ba-

zugestellt; der Schiffer hat ihm zu gleicher Zeit, durch ein Zeugniss der Havenpolizei nach dem Modell N.° 12, zu beweisen, dass die Ladung nach den bestehenden polizeilichen Verordnungen gemacht, und beendiget und im Stande sey, ohne Gefahr nach dem Orte ihrer Bestimmung abzugehen.

ART. 56.

Der Verifications-Controleur vergleicht demnächst dieses Manifest mit denen nach dem Art. 48 in seiner Schreibstube zurückgebliebenen Anweisung, in Hinsicht der Qualität der Güter, und in Hinsicht des Gewichts derselben, mit denen im Art. 51 erwähnten Waage-Scheinen, bemerkt das Resultat dieser seiner Verification auf dem von ihm zu beglaubigenden Manifeste, und trägt sie ebenfalls auf das Register, Modell N.° 2, ein.

ART. 57.

So lange der Schiffer von dem Verifications-Controleur nicht abgefertiget, und sein Manifest von demselben nicht beglaubigt ist, darf er, und zwar bei Strafe der Entrichtung

lance, pour être soumis à la vérification; le batelier lui prouvera en même tems par un certificat de la police du port, suivant modèle N.° 12, que le chargement a été opéré et terminé d'aprés les réglemens de police, et qu'il est en état de le transporter sans danger au lieu de sa destination.

ART. 56.

Le Controleur Vérificateur compare de suite ce manifeste à l'égard de la qualité des marchandises avec l'assignation déposée dans son bureau en vertu de l'art 48, et à l'égard du poids avec les bulletins de balance, mentionnés à l'art. 51, observe les résultats de sa vérification sur le manifeste, dont il doit les accompagner, et les porte en même tems dans son registre, modèle N.° 2.

ART. 57.

Aussi long-tems que le batelier n'est pas expédié par le Controleur Vérificateur, et que son manifeste n'est pas certifié par lui, il ne lui est pas permis de quitter le port, sous

der doppelten Gebühren, die er an dem erst zu passirenden Erhebungsamte schuldig ist, aus dem Haven nicht abfahren.

peine de l'acquittement du double des droits de navigation payables au premier bureau de perception qu'il a à passer.

ART. 58.

Die grosen Handels-Transport-Schiffer sind, bei Strafe, von der Schifffahrt ausgeschlossen zu werden, gehalten, in einer peremptorischen Frist von zehn Tagen, nachdem sie sich in Ladung gelegt hatten, abzufahren, welches auch immer der Betrag ihrer angenommenen Ladung seyn möge.

Damit keine gefährliche Ueberladungen statt finden mögen, soll sowohl das Maximum der Ladungen, als auch die Frist, binnen welcher ein Schiffer seine Reise vollendet haben, und an seinem Bestimmengsort angelangt seyn muss, näher bestimmt werden, und zwar sobald die Ein- und Auslade-Stationen definitif von den respectiven Ufer-Regierungen werden bestimmt worden seyn.

ART. 58.

Les bateliers chargés des transports pour le grand commerce sont tenus de partir sous peine d'être exclus de la navigation dans un délai peremptoire de *dix jours* à dater du jour de leur mise en chargement, quelque soit la quantité des marchandises reçus à bord.

Le maximum des chargemens (afin d'empêcher les surcharges dangereuses) ainsi que le délai, pendant lequel un batelier doit terminer son voyage, et arriver au lieu de sa déstination, sera fixé ultérieurement dès que les ports de chargement et de déchargement auront été désignés définitivement par les gouvernemens riverains respectifs.

Pflichten des Schiffers während der Fahrt.

ART. 59.

Inzwischen sollen die Schiffer bei

Dévoirs du batelier pendant son voyage.

ART. 59.

En attendant les bateliers sont te-

Ausschliesungs-Strafe gehalten seyn, gleich nach Beendigung der Verification, und sobald sie in der vorgeschriebenen Form die Visa und Quittungen von den Octroi-Beamten erhalten haben, abzufahren, und sich ohne irgend einen Aufenthalt, unter welchem Vorwand es auch seyn möge, unterwegs zu machen, an ihren Bestimmungsort zu begeben.

ART. 60.

Die nämliche Strafe ist auch gegen diejenigen Schiffer anwendbar, gegen welche erwiesen ist, dass sie sich in einem Haven, für welchen ein Theil ihrer Ladung bestimmt war, länger aufgehalten, als zum Ausladen der dahin bestimmten Waaren nothwendig war.

ART. 61.

Unterwegs darf er, bei der nämlichen Strafe, an keinem Orte, wo er nicht wegen seiner Ladung anlegen muss, sich aufhalten, es seye dann, dass Sturm, oder sonst unvorgesehene Ereignisse, die zu bekämpfen nicht in seiner Gewalt stehen, ihn dazu nöthigen; in diesem Falle muss er aber die Ursache sei-

nus de partir, sous peine d'exclusion, aussitôt que la vérification de leur chargement est terminé, et qu'ils ont reçus les visa et quittances à délivrer dans les formes prescrites par les employés à la perception, et se rendre à la destination marquée sur leur manifeste, sans s'arrêter en route, sous quelque prétexte que ce soit.

ART. 60.

La même peine est applicable aux bateliers, contre lesquels il est prouvé, qu'ils se sont arrêtés plus longtems au port, pour lequel une partie de leur chargement étoit destinée, qu'il ne leur falloit du tems pour décharger les marchandises y destinées.

ART. 61.

En route il ne doit, sous les mêmes peines, ne s'arrêter dans aucun endroit, où il ne seroit tenu d'aborder à cause de son chargement, si ce n'est pour cause d'ouragans ou d'autres événemens imprévus, qu'il n'est pas en son pouvoir de combattre ou de prévoir; dans ce cas il doit prouver la cause de son abordage

nes Aufenthalts auf eine glaubhafte Art, ebenfalls mittelst einem Zeugnisse der Ortsobrigkeit, von da, wo er angehalten, erweisen.

d'une manière autentique et la faire certifier par l'autorité du lieu, où il s'est arrêté.

ART. 62.

Während der Fahrt darf der Schiffer seine Ladung nicht verlassen; die Erhebungsämter, die sich dessen jedesmal zu verlässigen haben, sind befugt, wenn der Schiffer ohne rechtmäsigen Grund sich von seiner Ladung entfernt hat, auf Kosten desselben einen patentisirten Rheinschiffer als Setzschiffer auf das Fahrzeug zu stellen, und demselben die Führung zu übertragen.

ART. 62.

Le batelier ne doit pas quitter son chargement pendant la route. Les bureaux de perception, qui auront chaque fois à s'en assurer, sont autorisés, si le batelier s'est éloigné de son shargement sans motif plansible, de placer à ses frais un batelier patenté du Rhin sur son embarcation comme batelier de remplacement, et de lui en donner la conduite.

ART. 63.

Die Schiffer, die Ladungen auf dem Rheine verführen, sind gehalten, an allen jenen Orten, wo die Steuerleute gewöhnlich gewechselt, und wegen der Verschiedenheit der Stromstrecken und des Fahrwegs auch künftighin gewechselt werden müssen, sich den desfalls bestehenden Vorschriften und noch zu entwerfenden Verordnungen zu fügen; die Erhebungs-Aemter sind beauftragt, bei jeder Ladung sich zu über-

ART. 63.

Les bateliers, qui transportent des marchandises sur le Rhin, sont tenus de se soumettre dans tous les lieux, où les pilotes sont habituellement changés, et qui doivent dorenavant être changés à cause des particularités du fleuve et de son lit navigable aux réglemens existans ou encore à prescrire à cet égard. Les bureaux de perception sont chargés de se convaincre à chaque chargement, en combien ces dispositions ont été sui-

zeugen, in wie fern diese Verfügungen befolgt seyen, und dürfen keinen Schiffer eher abfertigen, bis derselbe sich über die Annahme eines erfahrnen Steuermanns ausgewiesen hat.

vies, et ne doivent expédier aucun batelier jusqu'à ce qu'il ait justifié de l'acceptation d'un pilote expert.

Art. 64.

Von den Verfügungen des vorstehenden Artikels sind jedoch jene Ladungen und Fahrzeuge ausgenommen, die wegen ihrer mindern Einsenkung als Naehen unter 300 Centner Ladungsfähigkeit, Diligencen etc. den Thalweg oder jenen in dem Fahrwasser einzuhalten nicht gezwungen sind.

Art. 64.

Sont néanmoins exceptés des dispositions de l'article précédent les chargemens et embarcations, qui à raison de leur moindre tirant d'eau comme nacelles au-dessous d'une capacité de 300 quintaux, diligences d'eau etc. ne sont pas forcées de suivre le Thalweg ou celui du lit navigable.

Art. 65.

Um die für die Sicherheit der Rheinschifffahrt so höchst nöthige Maasregel, die Führung der geladenen Fahrzeuge nur erfahrnen, und die verschiedenen Stromstrecken genau kennenden Steuerleuten zu übertragen, für die Zukunft besser zu ordnen, und den pünktlichen Vollzug derselben mehr zu sichern, sollen diese Steuerleute künftighin, entweder als Mitglieder in die verschiedenen Innnungen aufgenommen wer-

Art. 65.

Afin de mieux ordonner, pour l'avenir, les mesures si nécessaires pour la sûreté de la navigation du Rhin, et d'assurer leur exécution ponctuelle (de ne confier la conduite des embarcations qu'à des pilotes experts et connoissant particulièrement les différentes distances du fleuve.) Ces pilotes seront à l'avenir admis dans les diverses corporations de bateliers ou formeront des corporations particulières.

den, oder nach Umständen, eigene Vereine bilden.

Art. 66.

Die Schiffer und Flösser die an einem Erhebungsamte vorbeifahren, ohne die schuldigen Gebühren entrichtet, oder ohne dasselbe von ihrer Ankunft benachrichtiget zu haben, sollen auf dem Rheine von den Schiffahrtsbeamten verfolgt, und zur Zahlung der doppelten Gebühr, als Strafe nebst den Verfolgungskosten angehalten werden.

Art. 66.

Les bateliers ou flotteurs, qui passeroient devant un bureau de perception sans y acquitter les droits dûs ou sans l'avoir avertis de leur arrivée, seront poursuivis en rivière par les employés de la navigation, et tenus de payer le double des droits comme amende outre les frais de poursuite.

Art. 67.

Die Führung der geladenen sogenannten Anhänge an geladenen Fahrzeugen, ist sowohl zu Thal als zu Berg verbothen: ist aber ein Schiffer wegen minderem Wasserstande gezwungen sein Fahrzeug unterwegs zu lichten, so ist er gehalten, diese Lichter von seinem Fahrzeuge abgesöndert zu führen, und zu Berg einzeln mit Pferden zu bespannen.

Art. 67.

La conduite des bateaux chargés, dits annexes aux embarcations chargées est interdite tant en amont qu'en aval; mais si un batelier est forcé, par les basses eaux, d'alléger son bateaux, il est tenu de séparer ces allèges de son embarcation, et de les faire haler à part à amont.

Art. 68.

Alle auf ein Fahrzeug geladene Güter und Gegenstände müssen unter Dach gebracht werden, und kein

Art. 68.

Toutes les marchandises chargées sur une embarcation, doivent être mises sous toit, et aucun batelier ne

Schiffer, darf mit einem sogenannten Oberlast auf dem Rheine fahren.

ART. 69.

Es dürfen ferner zu keinem Gütertransporte auf dem Rheine Fahrzeuge gebraucht werden, die nicht mit einem holländischen Ruder, wasserdichtem Dach und Schahlen, und mit im Boden durchlaufenden Spannkorben versehen sind, und welche nach beendigter Ladung nicht wenigstens 1 1/2 Fuss (Rheinländisch) zu Berg Gebörd ober Wasser haben, allenfallsige sogenannte Windborde nicht mitgerechnet.

Jene Fahrzeuge, die auf einem Theil des Oberrheins von Menschen gezogen werden müssen, bedürfen keines wasserdichten Daches, sie müssen jedoch mit Brettern nnd Theertüchern gehörig gedeckt seyn.

ART. 70.

Kein Schiffer darf Güter für Häven oder Plätze annehmen, an die er sich nicht mit seinem eigenthümlichen Fahrzeuge begeben kann, und er ist gehalten die Güter selbst auf dem nämlichen Fahrzeuge, mit dem er vom Ladeplatz abgefahren an den

peut transporter sur le Rhin ce qu'on appelle des surcharges.

ART. 69.

Aucun bateau ne peut servir au transport des marchandises sur le Rhin, s'il n'est muni d'un gouvernail à la hollandaise, d'un toit à l'épreuve de l'eau, son fond pourvû dans toute sa longueur de cernaux à bandages et qui après leur chargement n'ont pas au moins 1 pied et 1/2 de bord, (hors de l'eau en amont non y compris le bord, dit garde flots (Windborde.)

Les embarcations, qui sur une partie du Rhin supérieur sont halés par des hommes, n'ont pas besoin de toit, mais doivent cependant être bien couvertes des planches et des bannes.

ART. 70.

Aucun batelier ne peut accepter des marchandises pour des ports ou lieux, où il ne peut se rendre avec sa propre embarcation, et il est tenu de conduire les marchandises au lieu de leur destination sur la même embarcation, avec laquelle il a quitté

Ort ihrer Bestimmung zu führen; es ist daher einem jeden Schiffer verboten, von Bord zu Bord Güter an einen andern Schiffer, auf welchem Theile des Rheins es auch seyn möge, zu übergeben oder überzuschlagen, um dieselben auf diese Art an ihre respective Bestimmungsorte verbringen zu lassen.

le lieu de chargement; en conséquence il est défendu à tout batelier de charger de bord à bord, ou de deverser des marchandises à un autre batelier, sur quelque point du Rhin que ce soit, pour les rendre de cette manière aux lieux de leurs destinations respectives.

Verordnungen für die Krahnen.

Responsabilité pour les grues.

ART. 71.

Alle Güter, die in einer Ein- und Auslade-Station ein- oder ausgeladen werden, müssen, in so fern es nach ihrer Beschaffenheit und Natur möglich ist, durch die Krahnen bearbeitet und das Gewicht durch die öffentliche Waage constatiret werden; zu dem Ende muss bei einem jeden Krahnen, nebst den nöthigen Arbeitern, ein vereideter Waage-Meister angestellt werden.

ART. 71.

Toutes les marchandises, qui se chargent et déchargent dans un port principal, doivent, en tant que leur disposition et leur nature le permettent, être manoevrées par la grûe et leur poids constaté par la balance publique; à cette fin il faut qu'il soit attaché à chaque grùe, outres les ouvriers nécessaires, un maître de balance assermenté.

ART. 72.

Diejenigen Güter aber, die nicht gewogen, und durch die Krahnen nicht bearbeitet werden können, müssen, mit Ausnahme jener Gegenstände, von welchen nach obigem

ART. 72.

Mais les marchandises, qui ne peuvent être ni manoevrées par la grûe, ni pesées à l'exemption des objets mentionnés à l'art 52, dont les droits sont perçus d'après la jauge,

Artikel 52 die Schifffahrts-Gebühren nach der Aiche erhoben werden, gemessen und gezählt werden; deshalb müssen bei den Krahnen auch vereidigte Messer und Zähler angestellt werden.

doivent être mésurés ou comptés, à raison de quoi il sera attaché aux grûes de compteurs et mésureurs assermentés.

ART. 73.

Die Einregistrirung aller in einem Haupthaven ein- und ausgeladenen Waaren, die Berechnung der davon schuldigen Krahnen-Gebühren, und allenfalls die Erhebung derselben, ist, nach Verhältniss des in einem jeden dieser Häfen statt habenden Verkehrs, einem oder mehreren Krahnen-Schreibern zu übertragen.

ART. 73.

L'enregistrement de toutes les marchandises, qui se chargent et déchargent dans un port principal, la supputation des droits de grûes, comme aussi le cas échéant, leur perception, seront confiés à un ou plusieurs commis aux balances, suivant le mouvement, qui s'opperera dans ces ports.

ART. 74.

Die Gebühren, die für die wiegbaren Gegenstände, die durch die Krahnen wirklich bearbeitet, oder auf den Waagen wirklich gewogen werden, unter der Benennung von Krahnen-Gebühren zu erheben sind, sollen, bis auf weitere Verfügung, auf zehn Centimes von fünfzig Kilogrammes bestimmt seyn.

Es versteht sich von selbst, dass diejenigen, welche sich der Krahnen, Waagen und des Werftes nicht wirk-

ART. 74.

Les droits pour les marchandises pésables, qui ont été réellement manoevrées par la grûe et pesées par la balance, et qui sont à percévoir sous le nom des droits de grûe, doivent être provisoirement fixés à 10 centimes par 50 Kilogrammes.

Il s'entend de soi-même que ceux, qui ne se servent réellement pas des grûes, balances et quais, ne sont

lich bedienen, der Bezahlung dieser Gebühren nicht unterworfen sind.

Art. 75.

Die Mess- und Zählgebühren für die nicht wiegbaren Gegenstände, die gemessen oder gezählt werden, sollen durch einen Tarif, über den die verschiedenen dabei betheiligten Localbehörden gehört werden, für den ganzen Rhein gleichförmig regulirt werden.

Art. 76.

Die vorerwähnten Krahnen-, Waag-, Zähl- und Messgebühren sind von Transitgütern nur einmal, und zwar beim Ausladen, von den Eigenthümern oder Versendern zu zählen, so dass für die Wiedereinladung, wenn sie auch durch die Krahnen bewerkstelliget wird, nichts mehr gefodert werden darf.

Werden aber diese Gegenstände in Magazine gebracht, und von dort aus zu Wasser versendet, dann sind sie eben so, wie die zu Land angekommene und zu Wasser versendet werdende Gegenstände, der Zahlung obiger Gebühren unterworfen.

pas soumis à l'acquittement de ces droits.

Art. 75.

Les droits de mésurage et comptage pour les marchandises non pesables, qui sont réellement comptées ou mésurées, seront fixées uniformément pour tout le cours du Rhin par un tarif, au sujet duquel on entendra les différentes autorités locales qu'il concerne.

Art. 76.

Les droits de grûe, balance, mésurage et comptage ci-dessus mentionnés, ne doivent être acquittés qu'une fois pour les marchandises de transit et ce au chargement et par le propriétaire ou expéditeur, de manière qu'il ne pourra plus rien être perçu pour leur réchargement, si même il s'opère par la grûe.

Mais si ces marchandises sont enmagasinées et réexpédiées de là par eau, elles sont soumises aux droits ci-dessus, comme les objets arrivans par terre et à expédier par eau.

Art. 77.

Die bei den Krahnen und Waagen fungirende Angestellten stehen, wie es in dem Verlauf der gegenwärtigen Verordnung verfügt ist, unter der Aufsicht der Verifications-Controleurs und dürfen keinen Gegenstand zum Ein- oder Ausladen befördern, ehe und bevor derselbe nicht die vorgeschriebene Anzeige davon gemacht worden ist.

Art. 77.

Les préposés employés aux grûes et balances sont rangés sous la surveillance du Controleur Verificateur, ainsi qu'il est stipulé dans le cours du présent réglement et ne pourront faire opérer le chargement ou déchargement d'aucun objet, avant qu'il ne lui en ait été fait la déclaration.

Art. 78.

In Gefolg des vorstehenden Artikels, darf daher kein Krahnen, Güter ausheben, und kein Waagemeister welche wiegen, ehe und bevor das im obigen Art. 31, erwähnte allgemeine Ladungsverzeichniss von dem Verifications-Controleur nummerirt und visirt ist.

Eben so darf kein Zähler und Messer irgend einen Gegenstand zählen oder messen, ohne dass ihm ein Messschein nach dem Modell N.° 13 zugestellt worden, der von dem Verifications-Controleur vorgängig nummerirt und visirt worden ist.

Art. 78.

En vertu de l'art. précédent, aucune grûe ne pourra décharger des marchandises, ni maître de balance en péser, avant que la spécification de chargement, mentionnée à l'art. 31 ci-dessus, n'ait été numérotée et visée par le Controleur Vérificateur.

De même aucun mésureur ou compteur ne pourra mésurer ou compter des marchandises avant que le certificat de mésurage, modèle N.° 13, ne lui ait été rémis numéroté et visé par le Controleur Vérificateur.

Art. 79.

Die Krahnenschreiber tragen alle

Art. 79.

Les commis aux balances portent

Güter, die in den respect. Häven ein- und ausgeladen werden, und den Krahnen-, Waage-, Zähl- oder Messgebühren unterworfen sind, in das Register nach dem Modell N.° 14 ein, und berechnen die davon zu erhebenden Gebühren. Dieses Register muss mit jenem der Hauptcontroll, wovon unter Art. 12 die Rede ist, sowohl in Hinsicht der Nummern, als auch des Hauptbetrags des Gewichts und der erhobenen Gebühren übereinstimmen.

toutes les marchandises chargées et dechargées dans les ports respectifs, qui sont soumises aux droits de grûes, balances, comptages et mésurages dans le registre modèle N.° 14, ils en supputent les droits à payer, soit à raison de 10 centimes par quintal, soit à raison du tarif à fixer en vertu de l'art. 75. Ce registre doit coincider avec le registre de controle géneral, mentionné à l'art. 12, tant à l'égard des numéros, que du poids total et des droits perçus.

ART. 80.

Gegenwärtige Verordnung soll gedruckt, wo nöthig bekannt gemacht und angeheftet werden, und ihrem ganzen Inhalte nach von dem des Monats gegenwärtigen Jahrs in Vollzug gehen.

So geschehen Mainz etc.

ART. 80.

Le présent réglement sera imprimé, publié et affiché où de besoin, et ressortira son pleine effet à compter du du mois de de la présente année.

V.

Verordnung des Kantons Basel wegen der Rheinschiffsahrt.

Wir Bürgermeister und Rath des Kantons Basel, haben, in Betrachtung der Nothwendigkeit über die Spedition der Kaufmannswaaren auf dem Rhein, und über die Verhältnisse der hiesigen und fremden Schiffermeister eine Verordnung zu erlassen, bereits unterm 21. Novem-

ber vorigen Jahrs die Hauptgrundsätze genehmiget, und nach vorgenommener reifer Berathung zu Vollziehung derselben in Erwartung einer allgemeinen Regulirung der Rheinschifffahrt einstweilen folgendes zu verfügen, angemessen erachtet:

1) Denjenigen fremden Schiffern, welche Kaufmannsgüter Rhein aufwärts hieher gebracht haben, ist gestattet, unter hienach folgenden Bedingnissen Rückladungen zu nehmen.

2) Wer Rückladung erhalten will, hat sich vorerst bei Unserm Kaufhausschreiber zu melden, und durch einen behörig legalisirten Schein seiner Ortsbehörde darzuthun:

Dass er ein regelmäsig gelernter Meister seye;

Dass daselbst das Reciprocum gegen Unsere Schiffer beobachtet werde. Im Fall dieser Ort eine eigene Schiffergilde besitzt, so kann auch eine Bescheinigung dieser Corporation angenommen werden.

3) Für die zu erhaltende Rückladung soll der fremde Schiffer gehalten seyn, entweder auf hiesigem Platz eine Kaution zu leisten, oder glaubwürdig darzuthun, dass er in seiner Heimath Bürgschaft geleistet habe, und zwar für eine Schiffsladung von Ctr. 400 und darunter, für den Betrag von 1000 Schweizerfranken, für eine Ladung über 400 bis 800 Ctr., für den Betrag von 2000 Schweizerfranken.

4) Die Einheimischen sowohl als die fremden Schiffer sind verpflichtet, sich mit den von löbl. Kaufhaus-Inspection festzusetzenden Frachten zu begnügen.

5) Die fremden Schiffer sollen gehalten seyn, wie es bisher üblich war, einen Steuermann von Basel bis Breisach, von der hiesigen Schiffleuten-Zunft zu nehmen, und demselben 24 Schweizerfranken zu bezahlen. Es wird aber Unser Kaufhausschreiber beauftragt, darauf zu sehen, dass dieser Steuermann jeweilen auch wirklich gestellt werde.

6) Soll zwischen den hiesigen und fremden Schiffern eine Kehr-Ordnung statt haben, so dass in der Ladung jeweilen zwischen einem

hiesigen und einem fremden Schiffer abgewechselt werden soll. Derjenige fremde Schiffer, welcher früher mit Ladung hier angelangt ist, soll vor dem später angekommenen fremden den Vorzug haben.

Ueber die Kehrordnung sowohl, als die Abfahrtszeit eines jeden Schiffers soll im Kaufhaus ein besonderes Register geführt werden.

7) Die Kehrzeit wird auf 10 Tage und das Maximum einer hiesigen Schiffsladung auf 800 Ctr. festgesetzt.

8) Soll zu gehöriger Sicherstellung der Eigenthümer von Schiffsgütern, jedes in Ladung liegende Schiff allvorderst durch den Bestäter mit einem Bauverständigen besichtiget, dessen Gehalt und Beschaffenheit genau geprüft, und sodann von letzterm angegeben werden, mit wie viel an Gewicht ein solches Schiff seinem Zustande nach beladen werden dürfe.

9) Sobald ein Schiffer die hierin festgesetzte vollständige Ladung besitzt, soll er gehalten seyn, auch vor Verfluss der Kehrzeit abzufahren, wobei festgesetzt wird, dass keinem Schiffer für seine Kehr, mehr als eine solche Ladung zukommen soll, er möge eines oder mehrere Schiffe in Ladung legen. Gleich am ersten Tag nach vollendeter 10tägiger Kehrzeit, ist der in der Kehr gelegene Schiffer verpflichtet, wenn nicht Nothfälle ihn hindern, abzufahren, derselbe mag viel oder wenig vollständige oder unvollständige Ladung haben.

10) Der in Kehrladung befindliche Schiffer ist verpflichtet, die demselben während der Kehrzeit nach allen Rheingegenden aufgegebenen Güter einzuladen, so lange derselbe das bestimmte Gewicht der 800 Ctr. nicht vollständig hat; hingegen wird zu Unterdrückung verderblicher Privat-Begünstigungen etc. sämmtlichen Schiffern, all und jedes Nachwerben um Ladung bei den Herrn Kaufleuten streng untersagt; eben so auch den Bestätern, welche sich blos darauf beschränken sollen, das auf Note gegebene Gut treulich dem in Ladung befindlichen Schiffer anzuweisen und unter keinem Vorwand etwas davon zurückzubehalten.

11) In die Kehre hiesiger Schiffer sollen nur diejenigen aufgenommen werden, welche selbsten mit eigenem Schiff und Geschirr fahren; denjenigen Meistern oder Wittweibern aber, welche den Beruf nicht selbsten treiben, ist keineswegs gestattet, an der Kehre Theil zu nehmen, oder ihre vermeintlichen Rechte an andere Schiffer zu übertragen.

12) Jeder hiesige Schiffer, der ausser den bereits bestehenden, seinen Beruf ausüben möchte, soll vorerst löbl. Kaufhaus-Inspection zur Aufnahme vorgestellt werden, um über seine hiezu erforderlichen Qualitäten die nöthige Untersuchung anzustellen.

Auch sollen sämmtliche hiesige Schiffer für die zu ladenden Güter die nämliche Caution leisten, wie sie im §. 3 dieser Verordnung für die fremden bestimmt worden ist.

13) Zu Äuffnung der Rheinschifffahrt und zu Unterstützung der Wittweiber und presthaften Meister, soll jeder hiesige und fremde Schiffer gehalten seyn, von allem von hier Rhein abwärts geladenen Gut 2 kr. pr. Ctr. abzugeben, welche Gebühr von dem Bestäter mit den Bestäter-Gebühren bezogen, und dem Kaufhausschreiber eingeliefert werden soll, welcher halbjährig der löbl. Kaufhaus-Inspection Rechnung darüber abzulegen hat.

Gegeben, um durch das Kantons-Blatt bekannt gemacht, besonders gedruckt, an öffentlichen Orten angeschlagen und den betreffenden Behörden zur Vollziehung vorgestellt zu werden.

Den 13. März 1819.

KANZLEI DES KANTONS BASEL.

Dass nur der Activhandel (im Gegensatze von Spedition) die Quelle eines wohlgegründeten National-Reichthums werden kann, liegt in der Natur der Sache selbst: denn jeder innere Industriezweig bekömmt durch *diesen* Handel Leben und Thätigkeit. Der National-Reichthum liegt folglich im National-Fleisse. Wer auf diesem Wege reich wird, kann nicht leicht arm werden, weil sich der Fleiss wie der Reichthum forterbt. Nationen, die durch Eroberungen, Plünderungen und Erpressungen in fremden Ländern, Schätze aufhäufen, verlieren sie wieder vor dem Absterben der lebenden Generation; sie haben den Reichthum nicht erworben, sie haben die Kunst nicht erlernt, ihn zu erhalten.

Der Holländer, welcher seinem unwirthbaren Boden nichts zu entreissen im Stande war, was seinen mäsigen Lebensunterhalt erträglich machen konnte, verdankt seinen Reichthum der Thätigkeit der rastlosen Anstrengung und dem Vertrauen im Handel.

Von jeher hatte diese Nation einen bedeutenden Activhandel; es war stets die Politik einer weisen Regierung, diesen zu heben, und den Transithandel als Nebensache zu betrachten.

Dieses kluge Handels-System gereicht der niederländischen Regierung bis zum heutigen Tage zur wahren Ehre. Die ehemaligen Generalstaaten, wie die jetzigen Könige, beweisen dadurch, dass ihnen das wahre Wohl der Nation am Herzen liegt, und welcher ächte Holländer, der sein Vaterland kennt, und den Handel versteht, darf und kann mit Grund die Behauptung tadlen: *Dass die Beförderung des Activhan-*

dels, des Eigenhandels der Nation, das Hauptgesetz in der niederländischen Politik ist?

Die neuesten Beweise, dass der Holländer unerschütterlich an diesem Grundprinzip festhält, ergeben sich aus der Auflage auf den Transit der englischen Zucker. Selbst die allerneueste Regulirung einer verringerten Transit-Auflage, die gerade so abgemessen ist, dass die englischen Zucker den Rhein passiren können, bestättigen die Sache. Sehr natürlich muss dem König die Erhaltung der grosen und wichtigen Zucker-Rafinerien mehr am Herzen liegen, als der magere Vortheil, der sich von den transitirenden fremden Zuckern der Spediteur verrechnen darf.

Warum sollten auch die Holländer bei ihrem Seehandel und einem wohlberechneten Colonial-System den Transithandel begünstigen, da alles, was von Aussen über den Rhein an ihnen vorbeigeht, ihrem Activhandel entzogen wird. Wenn gar kein Speditionshandel in den Niederlanden existiren könnte, gewänne die Nation das Zehnfache, was sie gegenwärtig an der Spedition gewinnt.

Unnützer Weise wird aber der für das Interesse seiner Nation stets hinarbeitende Monarch, eben so wenig, als seine weisen Minister, den Speditionshandel *drücken;* darüber ist wahrscheinlich noch kein Mensch besorgt gewesen. Man läst ihm *seinen* Werth, den eine weise Regierung zu würdigen weis, und der vorzüglich in Belebung der Schifffahrt besteht.

Auch hier zeigt sich die Klugheit des K. niederländischen Kabinets; es sieht mit grosem Interesse der Aufhebung der Rheinstapeln entgegen, die die Städte Cöln und Mainz noch nicht abschaffen wollen.

Die Idee eines Schriftstellers: »den Stapel in Cöln in der Art aufzuheben, dass das noch fortbedingte Umschlagsrecht in jedem Hafen der preussischen Rheinprovinz nach Willkühr statt finden könne,« scheint eben *nicht gegen das Interesse* der Niederlande zu streiten, so wenig, als gegen das der übrigen Rheinufer-Staaten. Man beschäf-

tiget sich schon drei Jahre mit Aufhebung der Stapeln; sie bestehen noch immer.

Mir dünkt, die Absicht jenes Vorschlags seye aus dem Gleichnisse erklärbar, dass es schon einiger Gewinn seye, den Stein, der so schwer zu heben ist, doch etwas einstweilen zu lüften. Dadurch bringt man ihn doch endlich vom Platze.

Man würde sich wahrscheinlich auf diesem Wege überzeugen, dass die volle Aufhebung der Stapeln weder der preussischen noch hessischen Provinz zum Nachtheile gereiche. Wäre dadurch nicht unendlich viel gewonnen? Oder giebt es ein natürlicheres Mittel, zu diesem Beweise, zu dieser Ueberzeugung zu gelangen. Unter den Umständen, wo beide Parthien über ihr Recht sich auf den Traktat berufen, ist doch Ueberzeugung das einzige Mittel zur endlichen Vereinigung. Wie kann man aber für der *blosen Idee* eines sich nicht einmal genannten Schriftstellers (die nur etwas Gemeinnützliches in Vorschlag brachte) Besorgnisse äussern?

Dass die Idee nicht in der Verfassungs-Urkunde des Rheinstroms liegt, ist allbekannt. Es hat sie aber auch kein Uferstaat gegeben, man hat sie in keiner Note entwickelt, nicht bei der Central-Commission in Mainz vorgetragen, — wie könnte sie zu Verzögerungen im Geschäfte Veranlassung geben!

Unnöthige Besorgnisse verderben oft mehr, als sie gut machen; sie erwecken ein gegenseitiges Misstrauen, das dem Geschäfte so hinderlich ist, wie der Stapel der Schifffahrt.

Wie mag es aber einem geehrten Manne, der die innersten Verhältnisse der niederländischen Schifffahrt kennt, auffallend scheinen, wenn gesagt oder behauptet wird: »Die neue Schifffahrts-Convention »passe nicht ganz zu den jetzt bestehenden Handels-Einrichtungen des »Königreichs der Niederlande.«

Ich will einen Beweis dazu vorlegen: Die Convention, welche seit 1804 für den Rhein erlassen ist, wurde im Jahre 1812 in den Nieder-

landen eingeführt. Als im Kriege der Alliirten gegen Frankreich, erstere die Franzosen aus allen Punkten am Rheine vertrieben, musten sich die Octroi-Beamten aus Holland flüchten, und wie durch einen Zauberschlag war die alte Ordnung des holländischen Zollsystems auf dem niederländischen Rheine wieder hergestellt.

Beweisen diese Umstände etwa das besondere Wohlgefallen an der Octroi-Convention von 1804? Ist die von 1815 nicht auf die ältern Fundamente errichtet?

Doch — es kann etwas sehr gut und nützlich seyn, ohne dass es denen gefällt, die dadurch in den Fall kommen, einen gewöhnten Gang verlassen zu müssen.

Der Wunsch und Wille der königlichen Regierung kann demnach sehr geneigt seyn, die neue Convention auf dem niederländischen Rheine einzuführen, ja der Traktat selbst läst sogar keinen Zweifel übrig; — allein der Schiffer- und Handelsstand, der seine jetzige Einrichtung liebt, weil er daran gewöhnt ist, kann darum immer dieser den Vorzug geben.

VI.

Note des Königl. Niederländischen Herrn Commissairs, zum 144ten Protocoll vom 9. Juli 1819 gehörig.

PAYS-BAS. La préface, qui précède le 2.e cahier du tome II. du récueil intitulé: *Beiträge zur Beförderung des Handels und der Schifffahrt*, et publié par mon très-honoré collègue de Bavière, M.r de NAU, à qui il paroit, que le public doit cet avant-propos, a dû fixer toute mon attention.

J'ai crû nécessaire de consigner au protocole de la commission centrale quelques observations, auxquelles les matières, qui sont traitées dans ladite préface, ont donné lieu.

On sentira, qu'une critique raisonnée de ce que l'auteur de la préface avance, en parlant de la politique commerciale des Bays-Bas, ne seroit pas ici à sa place.

Cette matière est étrangère à ma mission, comme elle l'est aux déliberation de la commission centrale, dont la seule, mais très-importante tâche est, de procurer aux marchandises, dont le transport est confié à la route fluviale, n'importe si elles proviennent du commerce actif ou du commerce d'expédition d'un état riverain, le libre mouvement voulu par les art. 1, 19, 21 et 22 de l'acte de Vienne; de régler la perceptien des droits de navigation, conformément aux art. 3, 4, 5 et 6, et d'organiser l'administration en conséquence des prescrits des art. 12, 13, 14, 15 et 18, et d'élaborer en général les détails, que l'art. 27 dudit acte a réservé au réglement définitif, après avoir avant

tout assûré, pour l'espace de tems, que la confection et la sanction de ce réglement démandent, un état de choses provisoire, tel que l'art. 31 l'a préscrit.

Je me permettrai donc, pour ce qui est dit dans la préface sur le commerce, la seule observation, qu'il me semble que la politique commerciale actuelle des Pays-Bas n'a pas adopté, sans réstrictions, ainsi que l'auteur de ladite préface paroit le croire, la doctrine y établie: que pour faire prospérer le commerce actif, il faut diminuer le commerce d'expédition.

Ce principe a pû trouver peut-être dans les tems passés, une application utile.

A la vérité en 1725 la législation hollandaise n'a permis le transit, que pour les possessions de l'Autriche dans les Pays-Bas. Mais plus-tard le commerce a changé de face, et la législation a dû nécessairement suivre ce changement.

Il en est résulté, que les nouvelles loix de douane du royaume des Pays-Bas ont considérablement étendu la faculté, de faire passer des marchandises en transit par le royaume; et nul doute, que cette faculté n'obtiendra de nouvelles facilités, si les conjonctures commerciales, sur lesquelles le gouvernement a toujours l'oeil ouvert, le rendent nécessaire.

L'intérêt majeur, que les Pays-Bas ont à faire fleurir leur commerce actif, sans détourner inutilement le commerce d'expédition de leurs ports, peut, à cet égard, entièrement rassurer les états coriverains du Rhin.

Après cette courte réflexion, je passe à ce que la préface en question contient rélativement à l'exécution de l'acte de Vienne sur la navigation du Rhin.

L'auteur y manifeste la crainte, que la Prusse, se trouvant si bien avec le tarif actuel de ses bureaux et la rélâche forcée de Cologne, sera peu portée à accélérer l'exécution dudit acte de Vienne, si le gouvernement des Pays-Bas ne prêtera pas les mains à son exécution pleine et entière.

Plus cette appréhension paroit fondée, plus ce me semble, doit-elle faire sentir la nécessité de développer, pour obtenir cette exécution, toute l'énergie et la plus-grande fermeté possible; d'insister à cette fin avec une persévérance infatigable sur la cessation instantanée des rélâches forcées et de la perception commune des droits d'octroi, au lieu de montrer de l'hésitation à faire valoir son bon droit, en suggérant des idees sur la manière, dont la Prusse pourroit faire participer encore, pendant un expace de tems indéterminé, tous ses ports du Rhin aux profits de l'éxercice de la rélâche forcée de Cologne, formellement supprimée par la convention de Vienne.

Je dois croire cependant, que les intentions de l'auteur de la préface sont néanmoins bonnes; peut-être n'a-t-il voulu, que faire sentir à la Prusse, qu'en conservant plus-longtems à la ville de Cologne l'éxercice du droit de la rélâche forcée, les autres ports de ses provinces du Rhin en souffriroient tout aussi bien, que ceux des autres états coriverains; peut-être a-t-il aussi eû en vue, en parlant de cette demi-mésure, de diminuer par son application le mal du monopole des expéditeurs de Cologne, en mettant les autres ports prussiens à même de concourir avec le port de Cologne.

Quoiqu'il en soit, il n'en est pas moins vrai, qu'il n'est plus à propos d'imaginer des palliatifs, lorsqu'on est en droit d'insister sur l'extirpation radicale du mal.

L'idée, d'éparpiller ainsi la rélâche forcée sur tous les ports prussiens, est en opposition avec l'acte de Vienne, sur lequel il n'y a pas à capituler.

L'auteur de la préface en convient lui-même. Il étoit donc bien superflû et peu convénable à la cause commune, de mettre de pareilles idées sur le tapis, et en le faisant, l'auteur s'est exposé pour le cas, où par hasard cette idée déviendroit proposition réelle, à être considéré comme ayant contribué par-là à de nouveaux rétards.

Mais à plus-forte raison j'ai d'û être étonné de ce que la préface,

dont il s'agit, laisse aussi entrevoir dés doutes à l'égard de la bonne volonté des Pays-Bas à remplir leurs engagemens.

Ces doutes mal-fondés sont également injustes envers les Pays-Bas et nuisibles à la cause commune, puisqu'ils ont l'air d'excuser en quelque sorte les dispositions peu favorables à la prompte exécution de l'acte de Vienne, que l'auteur de la préface suppose à la Prusse.

La Prusse, dit-il, ne mettra pas beaucoup d'empressement à hâter l'exécution de l'acte de Vienne, *si* le gouvernement des Pays-Bas ne prêtera pas également les mains à le remplir dans toute son étendue.

Est-ce que le royaume des Pays-Bas (ce que ce *si* conditionnel laisse présumer) n'y a peut-être pas encore prêté les mains?

Mon très-honoré collégue de Bavière n'a-t-il pas réconnu avec MM. les autres Commissaires (exceptés ceux de Prusse et de Hesse, sur les territoires desquels se trouvent les rélâches forcées) par la conclusion du 5 Mars dernier (vide page 5 du même cahier der Beiträge) »que »par suite de la déclaration du même jour du Commissaire des Pays- »Bas, ce gouvernement a satisfait aux conditions de la réciprocité dans »le sens du traité, que tous les Commissaires avoient désignées le 11 »Novembre 1817 et 26 Juin 1818, pour faire jouir déjà pendant l'intérim »la navigation des Pays-Bas de la levée effective des rélâches forcées, »en ajoutant: qu'ils attendoient àprésent avec confiance ce que la cour »de Berlin fera à cette occasion, pour remplir le traité existant.«

Combien n'est-il donc pas facheux de voir, en attendant la résolution de cette cour, résusciter l'ancienne méfiance envers les Pays-Bas, qui ne peut que nuir à la bonne impression, que ladite conclusion du 5 Mars dernier a dû faire à la cour de Berlin.

Assûrement un raisonnement tel que celui, dont l'auteur de la préface fait usage, est fait, s'il ne manquoit pas de fondement, pour reveiller cette facheuse et injuste méfiance, qui a exercé trop-longtems une influence nuisible au succès des travaux de la commission centrale.

»L'unique avantage, dit l'auteur, que les Pays-Bas attendent de »l'acte de Vienne, c'est l'exécution des art. 6 et 19;

»ils sont intéressés, continue-t-il, à ce que cette exécution ait lieu »moyennant l'instruction intérimaire;

»les autres articles de l'acte de Vienne (dont l'exécution resteroit »réservée au réglement définitif) sont très-difficiles à adapter à l'état de »choses actuel dans les Pays-Bas.«

Il est vrai, l'auteur de la préface a laissé en blanc la conséquence, qui doit être tirée de ces anthitèses; mais elle saute aux yeux, en rendant suspecte la bonne volonté des Pays-Bas, à remplir, par le réglement définitif les articles de Vienne restant à exécuter, après qu'ils auroient obtenu, par l'instruction intérimaire, les avantages de l'exécution des art. 6 et 19; et cette conséquence conduiroit à d'autres.

Pour dissiper de pareils doutes je n'ai besoin, que de renvoyer aux pages, qui suivent la préface et qui fournissent la preuve combien peu ces doutes sont fondés en mettant sous les yeux du public non-seulement la déclaration du Commissaire des Pays-Bas, qui fait foi des condescendances spontanées, auxquelles ce gouvernement s'est déclaré prêt et moyennant lesquelles il anticipe déjà sur les obligations, à réaliser par le réglement définitif; mais aussi la conclusion de la majorité de la commission centrale, parmi laquelle se trouve M.r le Commissaire de Bavière, qui en témoigne sa parfaite satisfaction.

L'assertion, »que les autres articles de l'acte de Vienne, après que les art. 6 et 19 seraient exécutés par l'instruction intérimaire là, ou il appartient, étoient difficile à adapter à l'état de choses dans les Pays-Bas,« est trop vague et hasardée, pour que j'aie besoin de la combattre autrement, que par la déclaration, qu'après avoir lû et rélû avec attention tous les articles dudit acte, je n'en ai trouvé aucun, dont l'exécution présente la difficulté alléguée.

Aussi le gouvernement des Pays-Bas n'est nullement prévenu en faveur de l'ordre de choses existant sur le Rhin dans les Pays-Bas.

»L'on ne doute point, Sire (a dit dans le tems le Directeur général »du département duquel les péages réssortissent, dans son rapport au

»Roi), que de grands changemens et réformes ne soient de la plus- »haute nécessité dans cette administration; mais ils doivent nécessaire- »ment dépendre du résultat des négociations en conséquence de ce qui »a été résolu au congrès de Vienne. D'après la correspondance, qui »éxiste entre le Commissaire nommé à cet effet par votre Majesté et moi, »il me paroit, que les conférences à Mayence ne sont pas encore par- »venues au dégré de maturité, qui permettroit dans ce moment, de »procéder à une proposition au sujet de l'administration future des »péages, sans s'exposer à heurter les principes, établis par les puis- »sances alliées à Vienne par rapport à la navigation sur le Rhin.«

J'aime à croire que ce passage du rapport ministeriel, en prononçant la sincérité des intentions de mon gouvernement, à remplir ses engagemens contractés à Vienne, sera le plus puissant contre-poids, en balançant la valeur des raisonnemens et assertions de nature, à occasionner des doutes sur ses intentions.

Dans le même sens que le passage suscité, sont aussi conçues les déclarations postérieures, que j'ai successivement faites au nom de mon gouvernement, et qui assurent, lors de la lévée des rélâches forcées, le libre mouvement des transports sur le fleuve, depuis Lobith jusque dans les ports de mer, sans visite matérielle, frais, ni arrêt en route.

Plein de cette volonté, de remplir sincèrement de son côté les engagemens contractés à Vienne, mon Gouvernement insiste par contre aussi sur l'accomplissement réciproque de la convention de Vienne, en suivant le mode, qu'elle préscrit pour activer le nouvel ordre de choses; qu'en conséquence l'art. 31, qui regle l'état provisoire sur le Rhin, dit de la convention de 1804, reçoive son éxécution pleine et entière, en faisant cesser de fait, incontinent et sans s'accrocher au reglement définitif, et la perception commune et les rélâches forcées, que l'acte de Vienne a déclaré supprimés.

Tout ce qui a pû être dit au sujet de ces dernières, se trouve épuisé; je ne me répeterai pas à ce sujet.

Je saisis cependant cette occassion, pour entrer dans quelques developpemens, concernant la cessation instantanée de la perception commune.

Aux termes de l'art. 31 de l'acte de Vienne la perception *commune* des droits d'octroi devoit être remplacée par la perception *partielle* immediatement après la réunion de la commission centrale.

Ce changement de perception ne depend pas même de l'émanation de l'instruction intérimaire. Car le traité sépare les deux actes, en disant:

» A cette même époque etc. la perception partielle des droits sera » substituée à la perception commune *et* l'on fera émaner une instruc- » tion intérimaire.

Le rétard donc, qu'éprouve l'émanation de cette dernière, ne doit pas arrêter la réalisation de la prémière.

Aussi existe-t-il déjà un commencement d'exécution; c'est l'acte de la commission centrale du 10 Octobre 1817, qui a fait passer les employés de l'octroi au service des Souverains réspectifs, sur le territoire desquels se trouve leur résidence, de sorte que conformement à la définition, que l'art. 6 de l'acte de Vienne donne de la perception partielle, les droits de navigation sont déjà perçus dens *chaque Etat riverain par ses Employés.*

Mais l'éssentiel; qui reste à faire, pour réaliser d'après la dite définition, la perception partielle, c'est quelle doit aussi se faire » dans » chaque état riverain *pour son compte*, *en distribuant la totalité des » droits d'une manière égale sur l'étendue des possessions respectives » des differens états sur la rive.* «

Cette totalité des droits est, d'après l'art. 3 du même acte, de 2 francs pour l'amont et de 1 franc 33 centimes pour l'aval, pour la distance entre Strasbourg et la frontière du royaume des Pays-Bas.

La distribution préscrite de cette totalité n'ayant pas encore été faite, chaque état ne perçoit pas encore, comme il le devroit, *pour*

son compte; en un mot, la perception n'est pas encore partielle dans le sens de l'acte de Vienne.

On a bien démandé dans le tems à la commission administrative provisoire un projet de distribution d'après les distances; le projet a aussi été présenté, mais l'affaire en est restée là, et l'ancienne distribution de la convention de 1804 est jusqu'ici maintenue, laquelle cependant, eût égard aux distances réelles, surcharge considerablement le Bas-Rhin, en menageant le Rhin supérieur, ainsi que la comparaison ci-après fait voir:

NOMS des bureaux de perception.	TARIF fixé par la convention de 1804.				TARIF réparti par la commission administrative en exécution de l'art. 6 de la convention de Vienne.			
	en aval.		en amont.		en aval.		en amont.	
	Cents.	Fract.	Cents.	Fract.	Cents.	Fract.	Cents.	Fract.
Neubourg et Germersheim comme 2 demi-bureaux	17	6	10	2	37	68	22	80
Mannheim . . .	9	075	16	335	18	76	33	87
Mayence	8	6	13	5	8	95	28	21
Caub	9	075	13	15875	10	70	13	45
Coblence	4	1	13	1	5	49	16	09
Andernach . . .	3	2	6	2	3	15	8	26
Linz , .	10	89	4	99125	11	77	4	73
Cologne	22	5	16	5	11	56	17	69
Dusseldorf . . .	14	97375	33	5775	7	36	17	38
Ruhrort	13	2	22	5	7	30	11	07
Wesel	19	965	19	965	8	37	10	98
Emmerich . . .			29	9475	1	91	15	47
TOTAUX . . .	1 fr. 33 c	17875	1 fr. 99 c.	975	1 fr. 33 c.	»	2 fr. »	».

Il résulte de cette comparaison, qu'il se perçoit sur le Bas-Rhin (depuis Cologne en aval jusqu'aux frontières des Pays-Bas) un tarif

de .	1 Fr. 76 Cts. 62
au lieu de	0 » 91 » 40
ce qui fait une différence en plus de	85,22 p. quintal.

Sans faire encore mention de la perception à Emmerich, semblable à la double perception à Neubourg et Germersheim, et dont le comité du congrès de Vienne ordonna également la suppression déjà le 28 Février 1815.

Et comme dans la même proposition, que le tarif du Bas-Rhin est trop-fort, celui du Rhin supérieur est trop-faible; la Prusse, qui possède les bureaux du Bas-Rhin, tient compte aux autres états riverains du Rhin supérieur du *plus* de sa perception, pour en bonifier leur *minus* de récette, de sorte que la communauté de perception, que l'art. 31 de l'acte de Vienne a voulu faire cesser desuite, subsiste toujours de fait au grand préjudice de la navigation du Bas-Rhin, qui s'en trouve surchargée.

C'est le partage du produit de cette communauté à dater du 1.er Juin 1815, qui occupe les copartageans depuis le mois de Novembre 1817.

Plus ce partage présente, pour le passé, des difficultés, plus on auroit dû et devroit encore être empressé de les écarter pour l'avenir, en substituant au mode de perception existant et réprouvé par l'acte de Vienne, celui que cet acte prescrit.

L'introduction de ce dernier mode — la perception partielle — ne depend pas de l'issue des discussions sur le partage du produit de la perception pour le tems, que, contrairement aux prescrits de Vienne, elle est restée commune.

Il est urgent, que cette communauté vienne à cesser, en assignant, moyennant la distribution du tarif d'après les distancés, à chaque

état riverain et respectivement aux bureaux de perception existans sur son territoire, la portion dans la totalité des droits, qu'il lui compète de lever à raison de son étendue territoriale sur les rives, et le mettant ainsi à même, de faire percevoir dorenavant aussi *pour son compte*, comme il fait déjà *percevoir par ses employés*.

C'est en premier lieu l'acte de Vienne, qui a formellement préscrit la cessation instantanée de la perception commune et son remplacement par la perception partielle, et rien ne peut donc autoriser à faire continuer le rétard, que l'accomplissement de ce préscrit a jusqu'ici éprouvé.

En second lieu cette perception commune, plus profitable au fisc des états copartageans, que la perception partielle, comme on le verra plus bas, fait supporter une surcharge réelle aux rédevables des droits d'octroi, qui exploitent la navigation du Bas-Rhin.

La chose peut être indifférente pour les transports des marchandises, qui empruntent la route du Rhin d'un bout à l'autre; le *minus* sur le Rhin supérieur compense dans ce cas le *plus*, qui se paye sur le Bas-Rhin; et la Prusse, en bonifiant aux états du Rhin supérieur le déficit de leur récette, en conservant le tarif de 1804, ne fait que leur rendre ce qu'elle a récupéré ou prélévé pour leur compte des transports, qui après avoir traversé le Rhin supérieur, viennent passer sur le Bas-Rhin ou vice versa.

Mais la chose n'est pas indifférente pour les transports des marchandises, qui circulent dans le rayon du Bas-Rhin, sans aller plus loin sur le fleuve.

Ceux-ci ne trouvent pas cette compensation de la surcharge des droits, qu'ils payent sur le Bas-Rhin, tandis que les transports de marchandises, qui ne sortent pas du rayon supérieur du Rhin, se trouvent allégés.

En bonifiant néanmoins au fisc des états du Rhin supérieur aussi pour ces derniers transports le quantum minus de leur récette, la Prusse,

qui dans ce cas ne récupère pas ce minus des vrais rédevables, ne peut opérer cette bonification, qu'aux dépens de ceux, qui exploitent la navigation du Bas-Rhin, sans rémonter plus-haut, c'est donc moyennant une surcharge qui pèse sur ces derniers, et qui pour la pluspart sont des sujets prussiens ou Neerlandais, que le fonds est fait, pour indemniser le fisc des états du Rhin supérieur de la modération des droits, qu'ils accordent à ceux de leurs sujets, qui exercent la navigation intérieure de leur rayon du fleuve.

On a soutenu, que cette surcharge atteignait aussi des sujets de ces derniers etats, qui sortant des confluens continuent leur navigation sur le Bas-Rhin.

En admettant cette assertion, la surcharge n'en est pas, selon mon avis, moins injuste, puisque je ne peux pas me convaincre, qu'il soit conforme à la justice distributive, si un état, qui accorde une modération des droits d'octroi à payer à ceux de ses sujets, qui ne sortent pas de son territoire, s'en rembourse aux dépens d'autres de ses sujets, qui poussent la navigation plus-loin.

Une plus-longue durée de cet ordre des choses réprouvé par l'acte de Vienne, n'est pas non-plus à concilier avec les principes de la justice distributive, qui est dûe aux rédevables; sa continuation ne sauroit pas non-plus être excusée par l'assertion, que les droits de navigation sur le Rhin supérieur ne pouvoient être haussés, en les portant au taux autorisé, sans nuire à cette navigation.

Car supposons, que cette assertion, qui n'est nullement prouvée, soit vraie et fondée; on n'en voudra cependant pas dériver le droit, de porter le droit de navigation sur le Bas-Rhin *au-dessus* du taux assigné par la convention de Vienne.

Il est encore à rémarquer, que le mode de compensation, dont je viens de rèlever l'injustice, et qui a occasionné au mouvement commercial sur le Bas-Rhin dans le courant de l'année 1818 une surcharge de 396,320 frs. 19, égale ou quantum minus de la perception sur le Rhin supérieur, a fait naître une autre injustice encore plus criante.

Car comme la navigation sur le bas Rhin est beaucoup plus considérable, que celle qui a lieu sur le Rhin supérieur, la portion du tarif, qui compète à ce dernier rayon, a produit, en l'ajoutant au bas Rhin, un revenu plus fort, qu'il n'auroit produit sur le Rhin supérieur et qu'il ne faut donc aussi, pour compenser le quantum minus de récettes qui est résulté pour le fisc des états du Rhin supérieur de l'abandon fait au Bas-Rhin de cette portion de leur tarif.

Pour l'année 1818 cet excédent de récette s'élève, d'après mon calcul ci-après, à la somme de 369,956 Fr. 29 Ct.

(Le comité dans son rapport du 11 Juin dernier l'a même évalué à 383,977 Fr. 96 Ct.

laquelle ajoutée à celle ci-dessus de 396,320 » 19 »

porte la surcharge que le Bas-Rhin a supporté en 1818 à un total de 766,276 » 48 »

Ci-après le calcul, qui donne les résultats allégués. J'observe, qu'à cause des différentes fréquences, le produit, que le tarif de la convention de Vienne auroit donné, a été calculé, bureau par bureau, et séparément pour l'aval et l'amont.

En 1818.

Le Bas-Rhin (en descendant de Cologne) a produit au moyen du tarif de 1804, qui est de 1 Fr. 76, 62 pour l'aval et l'amont la somme de 1,544,871 Fr. 56 Ct.

Il n'auroit produit avec le tarif reglé dans le sens de l'acte de Vienne à 91[ce] 40, que la somme de . 778,595 » 08 »

Différence *en plus* 766,276 » 48 »

Le Rhin supérieur, qui avec son tarif de 1804, a rapporté 1,056,233 Fr. 48 Ct.

auroit produit avec le nouveau tarif 1,452,553 » 67 »

Différence *en moins* 396,320 » 19 »

Bonifation faite de cette différence en moins sur la différence en plus du Bas-Rhin, il reste encore un excédent de récette de 369,956 Fr. 29 Ct. ce qui fait voir, qu'au lieu de 85 Cts. 22, il ne falloit que 44 Cts. pour récouvrer sur le Bas-Rhin la différence en moins du Rhin supérieur.

Ces excédens de récette, pour les années 1815, 1816, 1817 et 1818 s'élèvent, d'après le rapport de notre comité du 11 Juin dernier, à la somme totale de 1,724,543 Fr. 95 Ct.

A qui appartient cet excédent de récette? C'est là la grande question de partage, agitée depuis longs tems, et sur laquelle on n'a pû encore tomber d'accord.

La Prusse soutient, que ce surcroit du revenu de l'octroi appartient à elle, comme étant produit par la fréquence de la navigation sur le Bas-Rhin; les États du Rhin superieur parcontre prétendent, d'y avoir part, en soutenant, que la cession faite au bas Rhin d'une partie du tarif, qui leur compète et la fréquence de navigation, que la Prusse allégue, sont les facteurs de la multiplication, qui a donné ce surcroit de révenu.

Cet excédent en question étant incontestablement le fruit d'une opération contraire à l'acte de Vienne devroit, selon mon avis, faire l'objet d'une réstitution plutôt, que d'un partage; mais comme une telle restitution auroit des difficultés, qui la rendent presqu'impossible; l'expedient le plus équitable seroit peut être, de consacrer ce fruit d'une surcharge réelle à des travaux extraordinaires, que la navigation du Rhin et de préférence celle du Rhin inférieur, qui a supporté la surcharge, pourra rendre désirables. Ce seroit encore agir dans le sens de l'art. 4 de l'acte de Vienne. —

Mais quelque soit le parti, qu'on prendra à l'égard de cet emploi; il est du moins constant, que la justice demande impérieusement la cessation instantanée de cet état de choses, en mettant sans rétard à

éxécution ce que l'art. 31 de l'acte de Vienne a prescrit rélativement à l'introduction de la perception partielle.

Je dois croire, que la Prusse secondera cette motion; car son Commissaire a déjà réconnu dans son acte imprimé du 27 Février 1818 l'urgence, qu'il y avoit de sortir de la communauté de perception, et il ne sera pas échappé à la Prusse, que ce sont en grande partie les propres sujets des provinces du Rhin, interessés à la navigation du Bas-Rhin, sur lesquels pèse cette surcharge considérable, qui non-seulement doit couvrir le quantum minus de récette des états du Rhin supérieur, mais qui donne encore un excédent de révenu, lequel, suivant le rapport sus-cité de notre comité, s'élève pour les années 1815, 1816, 1817 et 1818 à la somme de 1,724,543 Francs 95 Centimes.

La Prusse, bien-loin de prêter plus-longtems la main à une opération, dont les produits, obtenus en grande partie aux dépens de ses propres sujets, s'écoulent à la fin en bonne partie dans les caisses d'autres états riverains, sentira au contraire, que la réduction du tarif du Bas-Rhin au taux voulû par l'acte de Vienne, en libérant le Bas-Rhin et ses propres sujets d'une surcharge très-forte, allégera la navigation de ce rayon du fleuve, laquelle, en gagnant un plus-haut dégré d'activité, rapportera à son fisc plus qu'il ne perd, en rénonçant pour l'avenir au partage du produit d'une opération réprouvée par l'acte de Vienne.

Si j'ai élévé la voix contre l'abus de la continuation de la perception commune, c'est qu'il atteint aussi le commerce et la navigation des Pays-Bas, et que je crois que mon gouvernement, après avoir reduit, sur la démande de la commission centrale, le tarif des péages au taux convenu à Vienne pour la durée de l'interim, est en droit, de réclamer l'accomplissement des engagemens réciproques sur le Rhin conventionnel pour ce qui concerne la perception des droits de navigation.

Je conclus donc à ce qu'il plaise à la commission centrale (dans l'attente, qu'il sera satisfait au plutôt au contenû de sa conclusion du

12 Mars dernier, conçernant la levée des rélâches forcées) d'ordonner, qu'il soit satisfait sans delai au voeu prononcé par l'art. 31 de l'acte de Vienne, rélativement à l'introduction de la perception partielle, telle qu'elle se trouve definie par l'art. 6 dudit acte.

Présidence. M.r le Président déclare: concernant la réfutation précédente d'une préface du dernier cahier des recueils sur la connaissance de la navigation etc., cet objet ne peut être considéré comme apartenant ici.

Mais le Président saisit cette occasion pour exprimer à M.r le Plénipontentiaire de Bavière, dont les efforts litéraires pour la propagation, de vûes saines sur le commerce et la navigation ont tout récemment été accueillis avec distinction près la diète germanique dans la 23.e séance, la reconnaissance particulière de la franchise et profondeur, avec laquelle il développe ses sentimens sur les négociations de la navigation du Rhin.

Relativement à la question sur la perception commune des revenus, le Président ne la trouve pas appropriée pour être mise aux voix, vû que la commission centrale s'est déjà déclarée à plusieurs réprises sur cet objet.

VII.

Kurze Geschichte des laut nachstehendem Artikel 39 des Reichs-Rezesses vom 25. Februar 1803 eingeführten Rheinschifffahrts-Octroi, seit seinem Entstehen im Jahre 1805.

(§. 39 des Reichs-Deputations-Schlusses vom 25. Februar 1803.)

»Alle sowohl auf dem rechten als linken Ufer erhobenen Rheinzölle sind abgeschafft, und sie dürfen unter keiner Benennung wieder hergestellt werden, jedoch mit Vorbehalt der Douanen-Gebühren und eines Schifffahrts-Octroi, über welches man nach folgenden Grundlagen übereingekommen ist:

»Da der Rhein von den Gränzen der batavischen Republick bis zu jenen der helvetischen Republick, ein zwischen Frankreich und dem deutschen Reiche gemeinschaftlicher Fluss geworden ist, so soll ein Shhifffahrts-Octroi errichtet werden, welches gemeinschaftlich von Frankreich und dem Reiche regulirt und erhoben werden soll.

»Das Reich überträgt, mit Einwilligung des Kaisers, alle seine diesfallsige Rechte völlig und gänzlich dem Kurfürsten Erzkanzler, der mit der Vollmacht des deutschen Reichs versehen ist, um mit der französischen Regierung alle allgemeine und besondere Reglements in Beziehung auf das Schifffahrts-Octroi festzusetzen; diese Reglemenis sollen durch den Kurfürsten Erzkanzler dem kurfürstlichen Collegium zur Genehmigung vorgelegt, und zur Kenntniss des deutschen Reichs gebracht werden.

»Die Taxe soll so combinirt werden, dass sie den Betrag der aufgehobenen Zölle nicht übersteigt. Sie soll höher seyn auf die Schifffahrt der fremden, als für jene der französischen oder deutschen Uferbewohner, und die auf die Schiffe, welche den Rhein aufwärts fahren, höher, als jene, welche den Rhein abwärts fahren.

»Die Erhebung derselben soll einer einzigen Behörde anvertraut, und die Erhebungsart so eingerichtet werden, dass die Schifffahrt so wenig als möglich aufgehalten wird.

»Der General-Director wird gemeinschaftlich von der französischen Regierung und dem Kurfürsten Erzkanzler ernannt, welche gegenseitig einen Controleur bei jedem Erhebungs-Bureau halten. Die Einnehmer auf dem rechten Ufer werden von dem Kurfürsten Erzkanzler mit Genehmigung des Landesherrn ernannt.

»Nichts destoweniger sind diese Verwaltungs- und Erhebungs-Grundlagen der Uebereinkunft untergeordnet, welche zwishen der französischen Regierung und dem Kurfürsten Erzkanzler über die Organisation des Schifffahrts-Octroi getroffen werden wird.

»Es sollen nicht weniger als 5, und nicht mehr als 15 Erhebungs-Bureaux errichtet werden. Diese Bureaux sind keineswegs von der Jurisdiction der Landesherrn ausgeschlossen, ausgenommen in Sachen, die ihren Dienst betreffen. Sie sollen vielmehr von ihnen, im eintretenden Falle, allen Beistand erhalten.

»Der Ertrag des Octroi ist vorzüglich zur Bestreitung der Erhebungs-, Verwaltungs- und Polizei-Kosten bestimmt.

»Der Ueberschuss wird in zwei gleiche Theile getheilt, deren jeder hauptsächlich zur Unterhaltung der Leinpfade und zu den Arbeiten verwendet werden soll, welche die Schifffahrt auf jedem der respectiven Ufer nöthig macht.

»Der reine Ueberrest der dem rechten Ufer zugehörigen Hälfte ist verhypothecirt: 1) zur Ergänzung der Dotation des Kurfürsten Erzkanzlers, und für andere in den §. §. 9, 14, 17, 19 und 20 gegebene Anweisungen; 2) zur Bezahlung der in den §. §. 7 und 27 subsidiarisch und bedingnissweise angewiesenen Renten.

»Wenn sich ein jährlicher Ueberschuss von Einkünften ergeben sollte, so soll er zur stufenweisen Tilgung der Lasten dienen, welche auf den Schifffahrts-Octroi-Gebühren haften.

»Der Kurfürst Erzkanzler wird sich jährlich mit der französischen Regierung und den angränzenden Landesfürsten des rechten Rheinufers über die Unterhaltung der Leinpfade und die zur Schifffahrt erforderlichen Arbeiten im Umfange der respectiven Rheingränzen benehmen.«

Diesem Reichs-Hauptdeputations-Schlusse gemäs hörten alle Rheinzölle auf einen Tag, am 31. October 1805, auf, und am andern Tage, dem 1. November 1805, waren sie durch das Rheinschifffahrts-Octroi ersetzt.

Der Reichs-Rezess stipulirte aber nicht allein, dass der Rhein zwischen den oben besagten Gränzen ein für Frankreich und Deutschland gemeinschaftlicher Strom seyn, sondern auch, dass das Rheinschifffahrts-Octroi ebenfalls für Frankreich und Deutschland gemeinschaftlich erhoben werden sollte.

Das deutsche Reich übertrug jedoch, durch obigen Rezess, und mit Bewilligung des römischen Kaisers, alle seine Rechte gänzlich dem Kurfürsten Erzkanzler, und gab ihm Vollmacht, in Gemeinschaft mit der französischen Regierung, alles zu ordnen, was die Administration und Perception dieses Octroi betreffen könnte, so wie auch die nöthigen Rheinschifffahrts-Polizei-Verordnungen innerhalb obiger Gränzen zu erlassen.

Dem Reichs-Deputations-Schlusse zufolge war die Abgabe, oder die Rheinschifffahrts-Gebühr von Strasburg an bis nach Holland 1 Franc 53 Centimes für die Thalfahrt, und 2 Francs für die Bergfahrt per Zentner von 50 Kilogrammen, oder 106 3/4 Pfund kölnisch Gewicht; die Erhebung selbst aber einer einzigen Behörde anvertraut, die strenge dafür zu sorgen hatte, dass die Schifffahrt nicht im mindesten durch die Gebühren-Erhebung aufgehalten, und folglich der Waarentransport

auf alle mögliche Art, gegen die vorige drückende Zollverfassung, erleichtert werden sollte.

Die oberste für die Verwaltung und Erhebung niedergesetzte Behörde bestand aus einem General-Director, welcher von beiden Regierungen ernannt wurde, und aus vier Inspectoren, wovon zwei für das linke und zwei für das rechte Rheinufer.

Für die Schifffahrts-Gebühren-Erhebung bestanden 12 Erhebungsämter, 6 auf der linken und 6 auf der rechten Rheinseite, wovon jedes einen Einnehmer, einen Controleur, 2 Beseher, einen Kanzellisten und 3 Bootsknechte hatte, welche letztere die Nachen zu führen bestimmt waren, wenn die Angestellten sich im Dienste auf den Fluss begeben musten.

Die Controleur auf der rechten Rheinseite ernannte die französische Regierung; jene aber der linken Seite der Kurfürst Erzkanzler des deutschen Reichs, damit Diener des einen Staats den Dienst jener des andern Staates auf diese Art zur wechselseitigen Sicherheit controlirten.

Ausser den oben besagten Angestellten wurden in den Umschlag-Stationen Mainz und Cöln Beamten, unter dem Titel Stations-Controleurs ernannt, um die Ein- und Ausladungen der Waaren nach ihrem Gewicht und nach ihrer Qualität durch die öffentlichen Waagen zu beurkunden.

Dem Reichs-Deputations-Schlusse gemäs diente der Ertrag der Rheinschifffahrts-Gebühren vorzüglich zur Bestreitung der Erhebungs-, Verwaltungs- und Polizei-Kosten; der Ueberschuss aber sollte in zwei gleiche Theile getheilt werden, deren jeder hauptsächlich zur Unterhaltung der Leinpfade und zu den Arbeiten zu verwenden seyn sollte, welche die Schifffahrt auf jedem der respectiven Ufer nöthig machte, und der reine Ueberrest der dem rechten Rheinufer zugehörigen Hälfte diente folgendermasen als Hypothek; nämlich:

a) laut §. 25 des Reichs-Deputations-Schlusses

	1)	Zur Ergänzung der Dotation des Kurfürsten Erzkanzlers	350,000 Fl.
		Ferner waren angewiesen:	
» §. 9	2)	Für Mecklenburg-Schwerin	10,000 »
» §. 14	3)	» den Fürsten Löwenstein-Wertheim	12,000 »
» §. 17	4)	» das Haus Stollberg	30,000 »
» §. 19	5)	» den Fürsten von Ysenburg . . .	23,000 »
» §. 20	6)	» den Grafen Leiningen-Guntersblum und Heidesheim	3,000 »
	7)	» den Grafen Leiningen von Billigheim und Neidenau	3,000 »
	8)	» den Grafen Leiningen-Westerburg älterer Linie	3,000 »
	9)	» den Grafen Leiningen-Westerburg jüngerer Linie	6,000 »
		Zusammen . . .	440,000 »

b) zur Bezahlung der in den §. §. 7 und 27 subsidiarisch und bedingnissweise angewiesenen Renten:

§. 7	1)	Für Hessen-Rothenburg		22,500 Fl.
» 27	2)	» Wittgenstein-Bernburg		15,000 »
	3)	» Salm-Reifferscheid	später der Stadt Frankfurt cedirt.	28,000 »
	4)	» Stadion-Warthausen		3,600 »
	5)	» Stadion-Tannhausen		2,400 »
		Zusammen . . .		71,500 »

Die dem Reichs-Deputations-Hauptschlusse gemäs aufgehobenen Rheinzölle waren 32 an der Zahl, wovon 15 auf dem linken, und 17 auf dem rechten Rheinufer gelegen waren. Erstere gehörten Frank-

reich, welches im Besitze des ganzen linken Rheinufers bis Holland war; letztere gehörten: an Baden 5

letztere gehörten:	an Baden	5	17
	Darmstadt	1	
	Nassau	4	
	Baiern (im Herzogthum Berg)	2	
	Preussen	5	

Der Ertrag aller dieser Rheinzölle auf dem rechten und linken Ufer konnte auf 2,000,000 Gulden jährlich angeschlagen werden, während die Rheinschifffahrts-Revenüen kaum eine Million Gulden in einem Durchschnitts-Jahr eingetragen haben. Man sieht hieraus, wie sehr es die Absicht war, den Handel und die Schifffahrt, durch diese bedeutende Verminderung der Schifffahrts-Gebühren und der Zollstätten, empor zu bringen.

Dem Reichs-Deputations-Hauptschlusse gemäs, kam die bekannte vortreffliche Rheinschifffahrts-Convention vom 15. August 1804 bald zu Stande; diese Convention erhielt die Approbation des Kurfürsten Collegii des deutschen Reichs am 18. März 1805, ihre Sanction von Sr. Majestät dem römischen Kaiser am 4. Mai 1805, und am 1. November 1805 ihren Vollzug. Die 32 Rheinzölle hörten zur nämlichen Zeit gänzlich auf, und die Schiffer, so wie die Flösser hatten von da an nur an 12 Erhebungsämtern beinahe nur die Hälfte der ehemaligen Zollgebühren zu bezahlen. Die häufigen und anhaltenden gerechten Beschwerden des Handels und Schifferstandes gegen eingeschlichene Missbräuche hatten diese neue Ordnung der Dinge endlich hervorgebracht, und mit ihr war der Hauptzweck: »*Freiheit der Rheinschifffahrt zwischen Frankreich und Deutschland*« erreicht; denn der Fluss *blieb* fortwährend gemeinschaftlich zwischen beiden Reichen; und *blieb* es selbt dann noch, als der Kurfüst Erzkanzler seine Rechte (im Jahr 1810) bereits an Frankreich gegen die Fürstenthümer Fuld und Hanau abgetreten hatte.

Der Grundsatz, die Schifffahrt von allem Zwange zu befreien,

die Waaren-Transporte zu sichern und zu beschleunigen, hatte zur Folge, dass die Rheinschifffahrts-Beamten auf dem Rhein, die Douanen aber nur auf dem Lande die Waaren, und nie auf dem Strome Schiff und Waaren zugleich untersuchen durften.

Zu mehrerer Beruhigung des Handels- und Schifferstandes kamen in Cöln und Mainz die bekannten Freihafen zu Stande, in deren Umfang alle Waaren, gänzlich frei von der Douanen Aufsicht, ein- und ausgeladen, und umgeschlagen werden durften.

Die Rheinschifffahrts-Freiheit beschränkte sich aber nicht blos auf Verminderung der Zollstätte und der Abgaben; es war mehr erfordert, um den Genuss derselben zweckmäsig zu sichern. Demnach muste eine Strompolizei eingeführt, und jedem Schiffer die Gränzen angewiesen werden, worin er, seinen Stromkenntnissen und eigenthümlichen Schiff und Geräthschaften nach, die Schifffahrt, dem Zweck gemäs, betreiben durfte; und aus diesem Grunde hatte die Convention von 1804 ausdrücklich einerseits vorgeschrieben, dass die Schifffahrt auf dem Ober-, Mittel- und Niederrhein nur mit denjenigen Fahrzeugen, deren Bau und innerer Raum jedem dieser Theile des Flusses am angemessensten eingerichtet war, und durch diejenigen Schiffer ausgeübt werden sollte, welche davon am besten Kenntniss und Erfahrung haben würden; andererseits, dass, da die Rheinschifffahrt sehr viele Erfahrung und Uebung erfordere, die, welche von Cöln und Mainz aus statt finde, nur denjenigen Schiffsmeistern anvertraut werden sollte, die zuvor in eigener Person und zwar als Steuerleute gefahren hatten, deren Geschicklichkeit mithin anerkannt worden war, und die noch ausserdem die Landessprache lesen und schreiben können, Eigenthümer der Fahrgeräthschaften seyn, und das Zutrauen des Handelsstandes besitzen musten.

Es wurden demnach alle Rheinschiffer des linken und rechten Rheinufers geprüft, und alle diejenigen, welche obige Beweise führten, in den Schiffer-Verein aufgenommen; der Verein selbst aber folgendermasen den Ortsverhältnissen nach abgetheilt:

1) Der Schiffer-Verein von Mainz hatte nicht allein den Waaren-Transport von und nach Strasburg, so wie jenen von und nach den Zwischenhäfen des Oberrheins: ferner von und nach Frankfurt, sondern auch, in Concurrenz mit den mittelrheinischen Schiffern des Cöllner Vereins, den Transport von und nach Cölln und Mainz, so wie von und nach allen Zwischenhäfen des Mittelrheins.

2) Der Cölner Schiffer-Verein wurde in zwei Sectionen getheilt, wovon die eine, nämlich die des Mittelrheins, wie bereits gesagt ist, mit dem Mainzer Verein für alle Transporte von Cöln nach Mainz und vice versa, so wie von und nach den mittelrheinischen Zwischenhäfen concurrirte, und die andere alle Transporte von Cöln nach Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht und vice versa, so wie von und nach den niederrheinischen Zwischenhäfen besorgte.

Alle Schiffer, die nicht in diesen Verein aufgenommen waren, betrieben blos die kleine Schifffahrt, und musten zu diesem Ende mit einem Erlaubniss-Schein von ihren respectiven Territorial-Herrschaften versehen, und dieser Schein bei der Rheinschifffahrts-General-Direction eingeschrieben seyn.

Die in dem Mainzer und Cölner Verein aufgenommenen Schiffer hatten sämmtlich, vor ihrer Aufnahme, folgende Beweise geführt:

1) Dass sie die Landessprache lesen und schreiben konnten.
2) Dass sie Eigenthümer des nöthigen, auf die Stromstrecke passenden Fahrzeugs und der Fahrgeräthschaften waren.
3) Dass sie in eigener Person und als Steuerleute die Schifffahrt auf dem Theile des Stroms betrieben hatten, wo sie als Grosschiffer aufgenommen zu seyn wünschten.
4) Dass sie des Zutrauens des Handelsstandes würdig, und dasselbe vollkommen genossen.

Diese Beweisführung setzte voraus, dass Schiffer, welche zum Kaufmannsgüter-Transport zugelassen werden wollten, durch ihr Vermögen, ihre Strom- und Schifffahrts-Kenntnisse, ihre bereits bekannte

Geschicklichkeit, Zuverlässigkeit und guten Ruf, Bürge für Handels-Transporte werden, und also gewissermasen die aus ihnen gebildeten Schiffer-Vereine die natürlichste Assecuranz aller übernommenen Güter darbieten musten.

Im Gegensatze von den Grosschiffern hatten die Kleinschiffer keine gesetzlich denselben auferlegte Verantwortlichkeit, und waren blos den allgemeinen Strom- und Sicherheits-Polizei-Verfügungen unterworfen, d. h. sie musten die Gebühren vorschriftmäsig entrichten, und ihre Fahrzeuge untersuchen lassen, damit keine schlechte und unbrauchbare Schiffe auf den Rhein kamen, die in demselben mit ihren Waaren zu Grunde gehen, dadurch neue gefährliche Hindernisse hervor bringen, und Unglück veranlassen konnten.

Bei einer solchen Einrichtung waren alle Schiffer frei, und niemand ausgeschlossen, der die geforderten Beweise geliefert hatte; mithin bestand kein Monopol, die Schifferei war nicht erblich von den Eltern auf die Kinder, nicht einmal eine Schifferswittwe konnte ihre Schifferei auf einen andern Gatten übertragen; kein Zunftrecht bestand; jeder Schiffer von jedem Rheinufer-Staat hatte das Recht, auf einer jeden Stromstrecke die Schifffahrt auszuüben, nur muste er vorab bei der Rheinschifffahrts-Verwaltung einkommen, und die erforderlichen Beweise liefern, ehe er in eine andere Stromstrecke übergehen durfte.

Diese Schiffer-Anstalten blieben mithin auf die ursprünglich angenommenen Schiffer beschränkt, und neue musten erst 4 Jahre Lehrlinge, 4 Jahre Gesellen und eine Zeit lang angehende Schiffsmeister gewesen seyn, ehe sie aufgenommen werden durften.

Die in den Gilden aufgenommenen Schiffer hatten ein ausschliesliches Recht, in den Stationshäfen Cöln und Mainz nach einer Rangreihe zu laden, und den Waaren-Transport, wie oben gesagt ist, zu besorgen.

Sobald ein solcher Schiffer mit einer Ladung in einem Stationshafen angekommen war, und nach geschehener Ausladung sich neuerdings in

Ladung zu legen gedachte, verfügte er sich zu dem Stations-Controleur, und schrieb sich eigenhändig in das dazu bestimmte Rangregister ein. Diese Einschreibung gab ihm das Recht, in der an ihn kommenden Reihe zu laden.

Die Kaufleute und Versender sollten keinen Einfluss auf die Ladung haben; darum hatten sie blos eine Declaration in doppelter Ausfertigung dem Stations-Controleur zu überreichen, der ein Duplum für den in Ladung liegenden Schiffer stempelte, das andere in seinem Bureau behielt, und den Schiffer zur Ladung anhalten konnte, sobald er die gesetzlich bestimmte Ladung: zu Mainz von 1200 Centner zu Berg,

zu Mainz	von	1200	Centner	zu Berg,
		1500	»	zu Thal,
zu Cöln	»	1500	»	zu Berg,
		1800	»	zu Thal,

in seinem Fahrzeuge eingenommen hatte.

Späterhin sah man jedoch ein, dass diese Ladungen für die grosen Fahrzeuge zu gering waren, und nur die Frachten erhöhen musten, indem die Schiffer dabei nicht bestehen konnten; darum vermehrte man das Quantum der Ladungen, und setzte im Allgemeinen eine zehntägige Ladefrist fest, nach deren Verlauf der Schiffer abfahren muste, er mogte die bestimmte Ladung erhalten haben, oder nicht.

Auf diese Art hatte man, vermittelst einer Rangreihe, für die Lade-Ordnung gesorgt; durch ein Ladungs-Quantum und eine Ladefrist für die regelmäsige Abfahrt und die möglichst bestimmte Ankunft, und durch die Untersuchung des guten Zustandes der Schiffe vor der Abfahrt, eben so auch durch gute Lootsen und Steuerleute, waren die Güter unterwegs, so viel es menschlicher Vorsicht möglich ist, gegen vermeidliches Unglück gesichert; so dass der Schiffer nur für unvermeidliche, durch höhere Macht oder Gewalt verursachten Unglücksfälle nicht verantwortlich war.

Die Reisen der Schiffer waren folgendermasen in ihren Fracht-Berechnungen angenommen:

Aus Holland nach Cöln 14 Tage; zurück 10 Tage;
von Cöln nach Mainz 8 » » 4 à 5;
von Mainz nach Strasburg 14 à 20; » 6 à 8.

Wind, Sturm, Wetter, hohes oder kleines Wasser, Eisgänge oder Ueberwinterung abgerechnet.

Die regelmäsigen Rangladungen oder Fahrten dauerten vom 15. März bis 15. November jeden Jahrs, während welchen man auf regelmäsige Abfahrt und Ankunft der Güter, besondere Unglücksfälle ausgenommen, rechnen durfte.

Die Fracht konnte im Allgemeinen, mit Inbegriff aller Kosten und Abgaben, von 1 Zentner oder 50 Kilogrammen, zu Berg bis Strasburg à 10 Francs, und zu Thal à 8 Francs betragen, während die Landfracht wenigstens 11 Gulden 36 Kreuzer, oder circa 25 Francs anzuschlagen war, und die Güter aus Holland bis Strasburg 26 à 30 Tage brauchten. Die Thalfahrt bleibt ohnehin, so lange der Strom fahrbar ist, immer der Landfracht vorgezogen.

Dieser Zustand blieb, rücksichtlich der Rheinschifffahrts-Polizei, bis zu dem Jahre 1814, wo, ausser das Personale betreffend, einige Veränderungen vorgenommen wurden.

Die Verrichtungen der Rheinschifffahrts-Beamten in Rücksicht der Erhebung und Verrechnung der Gebühren, waren folgende:

Amtsverrichtungen der Stations-Controleurs.

1) Bei Ankunft der Schiffer.

Der in einem Stationshafen (Cöln und Mainz) ankommende Schiffer muste, binnen den ersten 24 Stunden nach seiner Ankunft, dem Stations-Controleur das Manifest einhändigen, wodurch seine Ladung nach Zeichen und Nummern der Colis, so wie nach dem Gewichte genau angegeben war; der Controleur ertheilte dem Schiffer hierüber einen Schein, und liess die Güter beim Ausladen durch die öffentliche Waage verifi-

ciren (nachwiegen oder messen); die geschwornen Waagemeister und Messer gaben dem Controleur eine Bescheinigung über den Zustand der Güter, rücksichtlich des *Gewichts*, der *Quantität* und der *Qualität*, welches zusammen den Ansatz der zu zahlenden *höchsten* oder *geringsten* Gebühr bestimmte. Diese Urkunde wurde mit dem Manifeste des Schiffers verglichen, und wenn kein Unterschied vorhanden war, so ertheilte der Controleur dem Schiffer seine Décharge; wurde aber ein Unterschied gefunden, so machte der Controleur dem Erhebungsamte die Anzeige davon, und dieses Amt muste Gebühren und Strafen für alle Aemter, wo der Schiffer passirt war, nacherheben.

2) Bei der Abfahrt der Schiffer.

Ein zu der grosen Schifffahrt gehöriger Schiffer muste (wie oben gesagt) nach der Rangreihe laden; für den Kleinschiffer gab es keine gesetzliche Rangfahrt.

Ehe jedoch ein Schiffer zum Laden zugelassen wurde, muste er durch die Hafenpolizei beweisen, dass sein Schiff und Geräthschaften zu der vorhabenden Reise so gut im Stande waren, dass man ohne Gefahr ihm die Güter anvertrauen durfte.

Nachdem dieser Beweis geführt war, stempelte unentgeldlich (denn dieser Stempel kostet nichts) der Stations-Controleur alle Declarationen der Kaufleute, welche für den in Ladung liegenden Schiffer gemacht worden waren, und die öffentlichen Krahnen und Waagen arbeiteten nach diesen gestempelten Declarationen; auch wurde das Manifest des Schiffers demnach verfertiget, und die Zeichen, Nummern, Anzahl, Gewicht und Bestimmungsorte der Colis sorgfältig in dieses Document eingetragen. Nachdem der Schiffer seine Ladung eingenommen hatte, unterschrieb er dieses Manifest, und der Stations-Controleur bescheinigte dasselbe mit den Krahnen- und Waage-Scheinen *gleichlautend*.

Ein so verfasstes und untersuchtes Manifest muste natürlich allen Glauben verdienen; aber demungeachtet erforderte die Vorsicht noch eine Controle, und diese fand man in der Schiffs-Aiche.

Amtsverrichtungen der Beseher.

Das Manifest wurde von dem Schiffer dem Einnehmer des Erhebungsamtes selbst überreicht; dieser übergab es einem Beseher, welcher sich an Bord des Schiffes verfügen, daselbst die Schiffs-Einsenkung aufnehmen, und nach der Schiffs-Aich-Scale die Anzahl Zentner auf dem Manifeste notiren muste. War der Befund mit der Erklärung auf dem Manifeste gleich, so hatte es keinen Anstand, dass der Schiffer nach dem Inhalt des Manifestes die Gebühren entrichtete; fand der Beseher aber Unterschiede, so muste er dieselben auf dem Manifeste, in seinem Taschenbuch und in seinem Berichte umständlich angeben, und auf Entrichtung der Strafe oder der einfachen Gebühr antragen.

Der Einnehmer hatte das Recht, die Operation des einen Besehers durch einen andern Beseher revidiren zu lassen.

Amtsverrichtungen der Controleurs.

Der Bericht des Besehers muste dem Controleur zugestellt werden, welcher denselben mit dem Manifeste zu vergleichen hatte, und entweder approbirte, oder aus Gründen, die er angeben muste, verwerfen und auf eine neue Untersuchung antragen konnte.

Approbirte der Controleur den Bericht, so schrieb er, mit Einwilligung des Einnehmers, auf dem Manifeste die zu entrichtende Gebühren ein, führte hierüber ein eigenes Register, und unterschrieb die Quittung mit dem Einnehmer.

Amtsverrichtungen der Einnehmer.

Es ist schon oben gesagt worden, dass der Einnehmer einen andern Beseher mit der Untersuchung oder Revision der Operation des einen Besehers beauftragen konnte, wenn er es für nöthig erachtete; er konnte dies sogar, wenn der Controleur selbst nichts zu erinnern hatte.

Durch diese Vorsicht allein hatten die Gesetzgeber alle Einverständnisse unter Beamten, die über die Erhebung abzusprechen hatten, verhindert; so wie sie von der andern Seite den klagenden Schiffer durch Unpartheilichkeit gegen diese Beamten sicher stellten, damit man nicht nach Willkühr, wie ehemal bei den Rheinzöllen, verfahren konnte.

Hatte der Einnehmer auch nichts zu erinnern gefunden, so unterschrieb er mit dem Controleur die Recapitulation der Gebühren auf dem Manifest, ertheilte die Quittung über den Empfang, trug die Summe in seinem Empfang-Register ein, und erlaubte dem Schiffer die Abfahrt.

Es ist begreiflich, dass ein Schiffer, dessen Ladung auf diese Art verificirt worden war, bei den übrigen Erhebungsämtern, die er noch passiren muste, wenig oder gar keinen Aufenthalt mehr zu leiden hatte; denn er behielt das Original-Manifest in Händen, und zeigte dieses blos vor, worauf die Untersuchung durch jedesmaliges neues Aufnehmen der Schiffs-Aiche und der in dem Manifest eingeschriebenen Artikel von einem Beseher vorgenommen, und wenn keine Erinnerung zu machen war, die Recapitulation der Gebühren auf dem nämlichen Manifeste von dem Controleur niedergeschrieben, und mit dem Einnehmer unterschrieben wurde, dergestalt, dass dieses Manifest sogar die Operationen der vorhergegangenen Erhebungsämter controlirte; sobald aber der Schiffer das letzte Amt auf seiner Fahrt passirte, gab er dieses Original-Manifest ab, und jedes Amt muste am Ende des Monats alle eingezogenen Manifeste, sammt den Einnahme-Registern, an die Verwaltungs-Behörde einsenden, damit daselbst die Haupt-Revision oder General-Controle durch Vergleichung dieser Manifeste mit sämmtlichen Einnahme-Registern vorgenommen werden konnte.

Amtsverrichtungen der ehemaligen Kanzellisten.

Der Kanzlist auf jedem Erhebungsamte hatte, ausser der Führung des Buches, worin die Gebühren ausgerechnet werden, jener seines

Tagebuches, des Cassenbuches, des Correspondenz-Registers, der Abschriften aller Briefe, Tabellen und sonstigen Scripturen, auch noch die Classirung dieser Manifeste, und eine Aufnahme ihres Waaren-Inhalts zu machen, damit die Revision bei der Verwaltungs-Behörde erleichtert, und die statistischen Arbeiten über Rheinhandel und Schifffahrt schneller gemacht werden konnten.

Der Kanzlist ersetzte den Beseher im Verhinderungsfalle, oder wenn eine solche Stelle vacant wurde, bis zur Ankunft eines Titular. Bis zum Jahre 1814 bildete man aus den Kanzellisten die tauglichsten Beamten, weil diese von der Picke an dienten, und Grad für Grad, ohne Ueberspringen, avancirten.

Amtsverrichtungen der Inspectoren.

Ausser den im 44. Artikel der Convention von 1804 vorgeschriebenen Rundreisen der Inspectoren, um die Dienstarbeiten sämmtlicher Aemter zu inspiciren, dieselbe zu leiten und zu ordnen, damit die Regelmäsigkeit und Einförmigkeit des Dienstes stets ununterbrochen bliebe, ferner den Leinpfads-Zustand zu beurkunden und dessen Erhaltung zu veranlassen, musten zwei der Inspectoren, dem Art. 122 der besagten Convention gemäs, stets bei der General-Direction seyn, um daselbst als Räthe des General-Directors zu arbeiten, und die Verification der Register und der Manifeste, zum Behuf der General-Controle, übernehmen, und kein Einnehmer konnte eine geltende Décharge erhalten, ehe diese Revision geschehen war; die Inspectoren präsidirten die Flossen-Vermessungs-Commissionen, und nur nach dem Protokoll dieser Commissionen wurden die Gebühren von den Flössern entrichtet.

Amtsverrichtungen der Verwaltungs-Behörde.

Die Impulsion und die Leitung sämmtlicher Arbeiten geht in der Regel von der Verwaltungs-Behörde aus.

An diese Behörde senden die Einnehmer ihre Monats-Etats über Einnahme und Ausgabe, und Geldablieferungen, sammt ihren Registern, Manifesten und sonstigen Belegen, weil diese Behörde allein bestimmen kann, ob alles eingenommen worden ist, was hätte eingenommen werden sollen; ob nicht zu viel und nicht zu wenig eingenommen, und in die Staats-Cassen abgeliefert worden ist. Die Jahres-Rechnungen der Einnehmer gehen an diese Behörde, welche die Décharge, nach gehöriger Untersuchung, ertheilt. Diese Behörde wachet über die Einnahme und Ausgabe, und so wie sie keine ungerechte Einnahme duldet, so kann auch keine ungesetzmäsige Ausgabe passirt werden, weil nichts ohne ihr Wissen ausgegeben werden darf.

Diese Behörde ist also die garantirende Stelle für die gesetzliche Ausübung der eben so verschiedenen, als wichtigen Amtsverrichtungen aller bei der Rheinschifffahrt angestellten Personen.

Im Anfange des Jahrs 1814 wurde eine subdelegirte Commission, statt der vormaligen General-Direction, mit den Verwaltungs-Angelegenheiten beauftragt.

Die General-Direction, die Inspectoren sammt einigen Besehern und die Kanzellisten-Stellen giengen ein; übrigens folgte man den Vorschriften der Octroi-Convention von 1804, so viel es die Umstände erlaubten. In Holland waren die alten Zoll-Einrichtungen wieder eingeführt worden.

VIII.

Frachtliste von Cöln nach Holland per Centner zu 50 Kilogrammen.

Benennung der Waare.	Fracht mit Inbegriff der holländischen Wasser-Zölle. ohne Octroi-Gebühr.	mit Octroi-Gebühr.	Bemerkungen.
	Holl. St.	Holl. St.	
Alaun	8	15	
Alaunsteine	8	8⅓	
Ambosse und Ankerhände	7	14	
Anissamen	11	18	
Arquebusade-Wasser	12	19	
Arsenik	9	16	
Bettfedern, gepackte	30	37	
Bettwerk	30	37	
Bläusel oder Schmalte	10	17	
Blech	9	16	
Bley	7	14	
Bley-Erz	7	8¾	
Bleyweis	8	15	
Bohnen	7	8¾	
Brettchen	13	20	
Buchweizen	8	9¾	
Bücher	10	17	
Butter, eingemachte	8	15	
Corinthen	8	15	

Benennung der Waare.	Fracht mit Inbegriff der holländischen Wasser-Zölle. ohne Octroi-Gebühr.	mit Octroi-Gebühr.	Bemerkungen.
	Holl. St.	Holl. St.	
Cremortartari	8	15	
Curkuma	8	15	
Daubholz, aller Art	8	—	Octroi laut Art. 100 der Convention.
Droguerien, leichte	17	24	
Ditto, schwere	8	15	
Drop	8	15	
Druckerschwärze	13	20	
Eisen, Stab- Band et Nagel	7	14	
Ditto gemachte Waaren	9	16	
Ditto Drath	8	15	
Ditto gegossene Kugeln und Bomben	7	14	
Eisen, Kessel	9	16	
Ditto Platten	7	14	
Ditto Guss- oder Stahl-Guss	7	$8\frac{3}{4}$	
Erbsen	8	$9\frac{3}{4}$	
Erdäpfel	7	$7\frac{1}{3}$	
Erde, gelbe, schwarzgelbe, Pfeifen- Töpfer- et Walkererde	6	$6\frac{1}{3}$	
Essig	11	18	
Fässer, leere aller Art	19	26	
Farbwaaren aller Art	12	19	
Fayence	10	17	

Benennung der Waare.	Fracht mit Inbegriff der holländischen Wasser-Zölle.		Bemerkungen.
	ohne Octroi-Gebühr.	mit Octroi-Gebühr.	
	Holl. St.	Holl. St.	
Feldkessel und Neuwieder Blechwaaren	30	37	
Feuersteine	9	16	
Filzhüthe	23	30	
Flachs	10	17	
Flachssaamen	9	16	
Gallmey	7	$8\frac{3}{4}$	
Garn aller Gattung	12	19	
Gerste, per Last von 21 Malter ohne Licent	f. 16	—	Octroi inbegriffen.
Gips, ganzer, gemahlen, loss . .	7	$7\frac{1}{3}$	
Ditto in Fässern	7	$7\frac{1}{3}$	
Glas, Fenster et Spiegel aller Art	10	17	
Ditto hohles und Uhren	15	22	
Ditto Nassauer in Kisten . . .	10	17	
Griffel, Würfel, Schüsser von Leyenstein et eingefaste Leyen	9	16	
Haare aller Art	22	29	
Hafer, per Last von 21 Malter ohne Licent	f. 15	—	Octroi inbegriffen.
Hagel	7	14	
Hanf	12	19	
Ditto Saamen	9	16	

Benennung der Waare.	Fracht mit Inbegriff der holländischen Wasser-Zölle.		Bemerkungen.
	ohne Octroi-Gebühr.	mit Octroi-Gebühr.	
	Holl. St.	Holl. St.	
Harz	10	17	
Häute mit Haar aller Art. . . .	12	19	
Hirsen	10	$11\frac{3}{4}$	
Honig	10	17	
Hopfen	20	27	
Kastanien	10	17	
Käse aller Art	10	17	
Kerzen, von Wachs und Unschlitt	9	16	
Kleesaamen	9	16	
Kleider und *Hardes*	15	22	
Kohlensteine	7	$7\frac{1}{3}$	
Ditto Holz	10	$10\frac{1}{3}$	
Korallen	10	17	
Korn, per Last von 21 Malter ohne Licent	f. 17	—	Octroi inbegriffen.
Krapp	10	17	
Krämerey, Nürnberger aller Art	13	20	
Krebsaugen	8	15	
Kreide, rothe et weisse	8	15	
Krüge, leere Frechemer et Selterser	12	$12\frac{1}{3}$	
Kümmel	11	18	
Kupfer, roth. geschlagen in Platten	10	17	

Benennung der Waare.	Fracht mit Inbegriff der holländischen Wasser Zölle. ohne Octroi-Gebühr.	mit Octroi-Gebühr.	Bemerkungen.
	Holl. St.	Holl. St.	
Kupfer. Kessel und verarbeitet .	12	19	
Ditto Drath	8	15	
Leder, bereitetes	11	18	
Leim	10	17	
Ditto Leder	15	22	
Leinene Bonten	11	18	
Leinen oder Segeltuch	11	18	
Leyen oder Schiefersteine . . .	7	7⅓	
Linsen	8	9¾	
Lohe oder Baumrinde, loss oder in Fässern	14	15¾	
Lumpen	9	16	
Mandeln	10	17	
Marmorsteine und Platten . . .	10	11¾	
Ditto verarbeitet und Figuren . .	10	17	
Mehl und Grütze jeder Art . . .	9	10¾	
Metall, altes und neues	9	16	
Ditto Erz	7	8¾	
Moos	13	30	
Mostartsaamen	11	18	
Mühlensteine und Steinplatten . .	10	11¾	
Nägel, eiserne	8	15	
Nüsse, Baum	11	18	

Benennung der Waare.	Fracht mit Inbegriff der holländischen Wasser-Zölle. ohne Octroi-Gebühr.	mit Octroi-Gebühr.	Bemerkungen.
	Holl. St.	Holl. St.	
Ocker, gelber	9	16	
Oehl aller Art	11	18	
Oefen, gegossene rohe	9	16	
Ditto montirte, eingepackt	12	19	
Papier, gewöhnlich. und Tapeten-Papier	9	16	
Pech	10	11¾	
Pelzwerk	23	30	
Pfeifen, irdene, in Kisten und Fässern	11	18	
Ditto für Oefen	12	19	
Porzelan	12	19	
Pottasche	9	16	
Pottlohe und Braunstein	8	15	
Quecksilber	9	16	
Reifen, eiserne	11	18	
Reis	9	16	
Rosinen	9	16	
Rüb- und Leinsaamen	9	16	
Saflor	19	26	
Salpeter	10	17	
Salz	8	9¾	
Sauerkraut	14	21	

Benennung der Waare.	Fracht mit Inbegriff der holländischen Wasser Zölle.		Bemerkungen.
	ohne Octroi-Gebühr.	mit Octroi-Gebühr.	
	Holl. St.	Holl. St.	
Schachteln u. Holzwerk in Fässern und Kisten	28	35	
Schiessgewehr	11	18	
Schreibfedern	20	27	
Schwärze in Fässern	40	47	
Schwefel	9	16	
Seide in Ballen	13	20	
Seidenstoffe	15	22	
Spiegel in Rahmen	17	24	
Strohhüte	23	30	
Stahl in Stäben und Fässern	7	14	
Ditto in gemachter Waare	9	16	
Sturzplatten	7	14	
Tabak in Blättern	13	20	
Ditto in Carotten	9	16	
Ditto in Puder	10	17	
Talg	9	16	
Tapeten zu Fussböden	13	20	
Theer	9	$10\frac{3}{4}$	
Tiegel (Schmelz)	10	17	
Töpferwaare, gemeine aller Art	13	$13\frac{1}{3}$	
Trass, gemahlener per Waage	f. 7	$7\frac{1}{2}$	
Tufsteine per Waage	f. 7	$18\frac{1}{5}$	

Benennung der Waare.	Fracht mit Inbegriff der holländischen Wasser-Zölle.		Bemerkungen.
	ohne Octroi-Gebühr.	mit Octroi-Gebühr.	
	Holl. St.	Holl. St.	
Wachholderkörner	9	16	
Wachs	9	16	
Wachsleinen	11	18	
Wasser, kölnisches	15	22	
Ditto Mineral, los und in Körbe gepackt	f. 4	—	p. 100 Krüge Licent inbegriffen.
Ditto in Kisten gepackt	f. 4½	—	Ditto d.° d.°
Wein in Fässern und Brandwein .	11	18	
Ditto in Bouteillen	12	19	
Weinstein	9	16	
Weinmutter	12	19	
Weizen, per Last von 21 Malter, ohne Licent	f. 18	—	Octroi inbegriffen.
Weid	9	16	
Wetzstein	9	16	
Wolle, Baum und Schaaf . . .	20	27	
Wollenwaaren	13	20	
Wurzeln, Bertram, Alizari und andere gedörrte	19	26	
Ziegel und glasirte Steine . . .	7	7½	
Zwetschen	9	16	

Die Ladezeit in Köln ist auf 8 Tage, einschliesslich der Sonn- und Feiertage, festgesetzt; am 10ten Tage muss der Schiffer abfahren.

Die Güter, die zu Mülheim vom Lande eingeladen werden, zahlen zwei holländische Stüber per Centner weniger.

Die von Köln nach Nymwegen und Arnheim bestimmten Waaren zahlen einen holländischen Stüber für den Centner weniger als jene, die nach andern Häfen bestimmt sind.

Die Fracht nach Antwerpen, Brüssel und Löwen erhält einen Zuwachs von vier, und jene nach Gent von fünf Stüber holländisch, mit Ausnahme von Bleyerz, Eisen und Stahl, wofür bei dem Verladen nach Antwerpen, Brüssel und Löwen nur drei, und nach Gent nur vier Stüber holl. als Zusatz bewilligt sind.

Unter leichte Droguerien werden gerechnet Wurzeln, Kräuter und Blumen, Oranienschaalen, spanischer Pfeffer, Sabadil, Staphisager, Droguerien diverse, in Fässern, Körben und Kisten, Essenzen in Kisten etc., Hirschhorn gedreht.

Schwere Droguerien sind: Antimonium, Arsenik, Auripigment, Bitterwasser in Kisten, Bimstein, Bitterholz, Cobaltum, Zinober, Curkuma, Foenum Graecum, Granatschalen, Gallnüsse, Senegalgummi, Gold- und Silberglätte, Glaubersalz, Hausblase, Orleans, Hirschhorn, geraspelt und gebrannt, Elfenbein gebrannt, Krebsaugen, Kleesalz, Lorbeeren, Lorbeeröhl, Milchzucker, Manna, Präzipitat, Schwefelblumen, Sal gemmae, Schwerspat, Sumak, Terpentin dicker, Vitriol, grün, weis und blau, Wayd in Fässchen, Zaffra.

Farbwaaren sind: Berlinerblau, Berggrün, Kasseler Erde, Mineralblau, Spangrün.

Die ganze Octroigebühr von Köln bis Holland beträgt:

Per 100 Pfund	7	Stüber holl.
Die 1/4 Gebühr	1 3/4	»
Die 1/20 Gebühr	1/3	»

Die doppelte Rekognitionsgebühr für Erdäpfel und Erde beträgt etwas weniger als 1/3 Stüber für die 1/20 Gebühr.

Wenn das Wasser am Pfahl zu Köln auf 4 Fuss und drunter steht, erhalten die Schiffer 5 Procent, bei 3 1/2 Fuss und drunter 10 Procent Fracht-Erhöhung.

So geschehen und festgesetzt für die Dauer eines Jahres, in Uebereinkunft mit der holländischen Schiffergilde.

Köln, am 1. Juli 1819.

Die Königliche Handelskammer.

IX.

Frachtliste von Holland zu Berg.

Jemehr die Schnelligkeit und Billigkeit der Versendungen, vereinbart mit göstmöglichster Sicherheit der Expeditionen, auf einem Strome fortschreitet, desto gröser muss natürlich die Zahl der Länder und Städte werden, welche ihre Bedürfnisse auf diesem Strome entweder beziehen, oder den Ueberfluss ihrer Produkte austauschen. — Die Lebhaftigkeit der Schifffahrt auf solchem Strome, so wie die des Handels der zunächst angränzenden Staaten, muss nothwendig in gleichem Grade zunehmen.

Je weniger diese Hauptgrundlage eines lebhaften Handelsverkehrs und einer lebhaften Schifffahrt bezweifelt werden kann, desto erfreulicher müssen dem theilnehmenden Beobachter die Fortschritte seyn, welche sich seit einiger Zeit in Ansehung jener Punkte: Sicherheit, Schnelligkeit und Billigkeit der Rhein-Versendungen, mehr und mehr entwickeln.

Bayerische Staats-Bibliothek München

Die königlich niederländische Regierung hat neuerdings mehrere wohlthätige Abänderungen in ihren Transit-Abgaben, besonders was ausländische raffinirte Zucker betrifft, eintreten lassen, und es sind von derselben noch weitere Erleichterungen um so mehr zu erwarten, als ihr eigenes Interesse mit dem der anderen Rheinufer-Staaten, in dieser Hinsicht, vollkommen übereinstimmend, auch von ihr mehr und mehr erkannt werden muss.

Unterm 1. Juli 1819 sind die Thalfrachten von Cöln nach Holland um zwei bis drei Stüber holländisch Courant erniedriget worden.

Dergleichen Erniedrigungen in den Bergfrachten von Holland bis nach der Schweitz hin sind schon mehrere eingetreten. Auch darin wird indessen für *alle* Theile gleich wohlthätig noch *weit mehr* geschehen, sobald sich die verschiedenen Ansprüche erst einmal so weit erlediget haben, dass die Rheinschifffahrt der in dem Wiener Vertrage beabsichtigten vernünftigen Freiheit mehr theilhaftig werden kann.

Nach einer vor uns liegenden, zu den *dermal* bestehenden Taxen sehr exact und speziell bearbeiteten Fracht- und Kosten-Uebersicht, werden gegenwärtig folgende, andrer Seits bemerkte Haupt-Artikel, von Amsterdam, Rotterdam und Dordt an die beigefügten Plätze geliefert, als:

Caffé, Carotten, Crapp, Reis und mehrere andere, von diesen sämtlich	Cöln frei ab.	Mainz frei ab.	bis Frankfurt.	bis Wertheim.	bis Kitzingen.	bis München.	bis Wien (Wiener Gew. und Courant.)	bis Mannheim.	bis Heilbronn.	bis Schreck.	bis Strasburg.	bis Basel.
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
lich	1 „ 31	2 „ 37	2 „ 40	3 „ 22	3 „ 44	6 „ 48	7 „ 15	3 „ 8	3 „ 42	3 „ 24	4 „ 7	5 „ 21
Farbholz	1 „ 28	2 „ 27	2 „ 30	3 „ 12	3 „ 31	6 „ 38	7 „ 5	2 „ 58	3 „ 32	3 „ 14	3 „ 56	5 „ 11
Candis et Rosinen	1 „ 36	2 „ 42	2 „ 45	3 „ 27	3 „ 50	6 „ 53	7 „ 20	3 „ 13	3 „ 47	3 „ 29	4 „ 9	5 „ 26
Blättertabak ...	1 „ 39	2 „ 45	2 „ 48	3 „ 30	3 „ 53	6 „ 56	7 „ 23	3 „ 16	3 „ 50	3 „ 32	4 „ 15	5 „ 29
Wein et Brandwein	1 „ 40	2 „ 46	2 „ 49	3 „ 35	3 „ 54	7 „ 1	7 „ 24	3 „ 17	3 „ 51	3 „ 33	4 „ 15	5 „ 30
Trockene Häute .	1 „ 44	2 „ 50	2 „ 23	3 „ 37	3 „ 58	7 „ 3	7 „ 23	3 „ 21	3 „ 55	3 „ 37	4 „ 21	5 „ 34
Melis-Zucker ...	1 „ 39	2 „ 52	2 „ 55	3 „ 37	4 „ —	7 „ 3	7 „ 30	3 „ 23	3 „ 57	3 „ 39	4 „ 23	5 „ 36
Oehl et Thran ..	1 „ 40	2 „ 53	2 „ 56	3 „ 38	4 „ 1	7 „ 4	7 „ 31	3 „ 24	3 „ 58	3 „ 40	4 „ 24	5 „ 37
Manufacturen ..	1 „ 47	2 „ 53	2 „ 56	3 „ 38	4 „ 1	7 „ 4	7 „ 31	3 „ 24	3 „ 58	3 „ 40	4 „ 24	5 „ 37
Tabackstiele ...	1 „ 41	2 „ 54	2 „ 57	3 „ 39	4 „ 2	7 „ 5	7 „ 32	3 „ 25	3 „ 59	3 „ 41	4 „ 24	5 „ 38
Stockfische in Kippen	1 „ 55	3 „ 1	3 „ 4	3 „ 45	4 „ 9	7 „ 12	7 „ 39	3 „ 32	4 „ 6	3 „ 48	4 „ 31	5 „ 45
Porzelain et Steingut	1 „ 58	3 „ 11	3 „ 14	3 „ 56	4 „ 19	7 „ 24	7 „ 49	3 „ 42	4 „ 16	3 „ 58	4 „ 41	5 „ 55
Baumwolle	2 „ 3	3 „ 16	3 „ 19	4 „ 1	4 „ 24	7 „ 27	7 „ 54	3 „ 47	4 „ 21	4 „ 3	4 „ 47	6 „ —

Alles (ausschlieslich Wien) per 50 Kilogrammes, und im 24 Gulden Fuss, jedoch ohne bairische Transit-Gebühren berechnet. — Antwerpen calculirt sich durch alle Rubricken um 16 Kreuzer höher.

Von Holland kommen jetzt die Güter in 12 bis 16 Tagen zu Cöln an.

X.

Votum des Grosherzoglich Hessischen Herrn Bevollmächtigten zum Protocoll vom 23. Juli 1819. *(§. II. 145. Sitzung.)*

Hesse. On réconnait de la part de la Hesse la réponse de M.r le Commissaire des Pays-Bas, faite aux questions à lui adressées les 11 Novembre 1817 et 26 Juin 1818 par la majorité pour satisfaisante, dans la supposition toute-fois que nul batelier, de quelque port qu'il fût, ne trouve nulle part aucune difficulté quelconque pour les chargemens de rétour; à quel effet on désireroit que M.r le Commissaire des Pays-Bas s'énonçât explicitement sur ce qu'il entend sous *l'ordre existant*, auquel les chargemens de rétour doivent être assujettis.

Pour éviter cependant tout mésentendû, on déclare néanmoins expressement, qu'on ne régarde nullement la suppression de la rélâche forcée de Cologne et Mayence comme une suite nécessaire à la déclaration ci-dessus; mais qu'on se reserve plutôt le vôte ultérieur à cet égard pour le moment, où celui de la Prusse sera connû sur le même objet.

XI.

Votum des Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten zum Protocoll vom 30. Juli 1819. *(§. V. 146. Sitzung.)*

Pays-Bas. Je rémercie M.r le Commissaire de Hesse de sa déclaration faite dans la séance du 23. Juillet dernier, portant qu'on réconnait de la part de la Hesse pour satisfaisante la réponse que j'ai donnée le 5 Mars dernier, rélativement aux demandes que la commission centrale, par ses conclusions du 11 Novembre 1817 et 26 Juin 1818 avoit faites aux Pays-Bas, pour admettre, déjà pendant l'intérim, la navigation de ce royaume à la jouissance de l'abolition de fait des rélâches forcées de Cologne et Mayence, demandes que mon gouvernement, tout en y déférant, n'a cependant pas reconnû comme condition

de la levée générale des relâches forcées, que le traité de Vienne avoit pur et simplement abolies pour tous les contractans.

Plus l'accession de la Hesse à la conclusion du 5 Mars dernier, par laquelle MM. les Commissaires de Bade, Bavière, France et Nassau avoient déjà exprimé leur contentement, est de bon augure pour l'accomplissement prochain de l'art. 19 de l'acte de Vienne, plus on doit régretter, qu'elle fut rétardée jusqu'ici, d'après la communication orale de M.r le Commissaire de Hesse, par une indisposition de S. E. le Ministre, Baron de LICHTENBERG.

Il me reste encore de dissiper l'incertitude, qui se manifeste dans la susdite déclaration de M.r mon collégue de Hesse sur le vrai sens de la mienne du 5 Mars dernier (§. ad a) concernant les chargemens de rétour.

A cet effet j'ai l'honneur de déclarer, en vertû de l'autorisation de S. M. le Roi, mon auguste maître, que la partie alléguée de ma déclaration du 5 Mars dernier doit être considérée en connexion avec ma déclaration antérieure du 19. Septembre 1817, 64.e séance;

Que donc les mots »*ordre existant*«, qui se trouvent dans celle du 5 Mars dernier, ne visent qu'a l'ordre existant tel qu'il sera modifié en cas d'émanation de l'instruction intérimaire, attendue, en conséquence des, et en concordance avec les promesses données de la part du gouvernement des Pays-Bas;

Que de même l'expression »*ports de chargement et de déchargement du Rhin dans les Pays-Bas*« doit être entendue dans le sens de ma déclaration antérieure du 19 Septembre 1817, qui parle de la désignation provisoire d'Amsterdam, Rotterdam, Dordt et Utrecht, comme ports de chargement et déchargement sur le territoire neerlandais et de tels autres, que l'intérêt du commerce pourra réclamer.

Puisse la franchise de mes déclarations, qui ne connait point d'arrières pensées, faire tarir enfin la source des insinuations de défiance et amener cette confiance mutuelle, qui est indespensable pour le succès de nos négociations.

XII.

Bemerkungen über die Vorrede des vorigen Hefts.

(Aus der Cöllnischen Zeituug.)

Der merkwürdige Aufsatz über die dermaligen Rheinschiffahrts-Verhältnisse, der in der Mainzer Zeitung Nro. 78 abgedruckt ist, und aus einer wohl unterrichteten Feder geflossen zu seyn scheint, bedarf in mancher Beziehung einer Berichtigung und nähern Beleuchtung. Wenig Worte über diesen für Cöln so wichtigen Gegenstand mögen hier eine Stelle finden.

Sehr richtig ist darinn Tendenz und Wirkung der holländischen Handelspolitik durch die Bemerkung bezeichnet, dass Holland den Eigenhandel durch Belastung des Transithandels zu heben suche, dadurch aber die Folge entstehe, dass der Transithandel sich von dem Rheine nach der Elbe und Weser zuwende, und Holland mithin in einen nothwendigen Konflickt mit den übrigen Uferstaaten gerathe.

Es scheint aber, dass der Verfasser jenes Artikels dies Verfahren der holländischen Regierung, dem sich bis jetzt nur Preussen mit Nachdruck wiedersetzt hat, für vereinbarlich mit der Wiener Konvention hält. In dieser Beziehung führt er an, dass die Anträge des Lords Clancarty, den Rhein für alle Nationen frei zu geben, in Wien verworfen worden, und dadurch alle Erwartungen einer grossen Ausdehnung des brittischen Handels über den Rhein zernichtet worden seyen. Er scheint dabei auch die preussischen Ansprüche auf Freiheit des Rheines bis in die See für unbegründet zu halten.

Offenbar ist diese Ansicht aber irrig. Die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein wurde nicht durch die Wiener Convention erst begründet; sie war schon durch den 5ten Artikel des Pariser Friedens festgestellt, in welchem es heist:

» La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jus-
» qu'à la mer et réciproquement, sera libre, de telle sorte qu'elle ne
» puisse être interdite à personne, et l'on s'occupera au futur congrès
» des principes, d'après lesquels on pourra régler les droits à lever

» par les états riverains de la manière la plus égale et la plus favorable
» au commerce de toutes les nations. «

Beweggrund zu dieser Bestimmung war die liberale Absicht, die europäischen Nationen in engere, dem Frieden förderliche Verbindung zu bringen. » Pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres, « heist es in dem nämlichen Artikel.

Paziszirende Theile waren England, Oestreich, Preussen, Russland und Frankreich. Mächte, die, Frankreich ausgenommen, damals keine Besitzungen am Rhein hatten. An Holland, das erst konstituirt werden sollte, wurde bei dieser Stipulation gar nicht gedacht.

Wir gestehen, dass unter diesen Verhältnissen die Behauptung, dass die Freiheit der Rheinschifffahrt nur zu Gunsten der Uferbewohner stipulirt worden sey, uns als durchaus unhaltbar erscheint. Wenn sie auch im Laufe der Verhandlungen des Wiener Congresses angeführt worden ist, so läst sie sich doch auch durch diese Verhandlungen keineswegs rechtfertigen.

Frankreich machte zwar in der Sitzung vom 2. Februar 1815 den Vorschlag, den Rhein als einen, den Uferstaaten gemeinschaftlich angehörigen Strom zu betrachten.

Dieser Vorschlag wurde aber in der Sitzung vom 8. Februar 1815 verworfen. Der englische Vorschlag, der wörtlich also lautet:

» Le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer et
» réciproquement, sera entièrement libre au commerce et à la navigation
» de toutes les nations, de manière que dans tout son cours, soit en ré-
» montant, soit en descendant, il ne puisse sous ces deux rapports être
» interdit à personne, en se conformant toute fois aux réglemens qui
» seront établis pour la police d'aprés le mode convenu, lesquels régle-
» mens seront égaux pour tous et les plus favorables au commerce de
» toutes les nations, « wurde vielmehr in der Sitzung vom 8. Febr. 1815 einstimmig angenommen, vorbehaltlich die Fassung noch weiterhin definitiv festzusetzen.

Dem preussischen Gesandten wurde die Fassung überlassen. Gegen seinen Vorschlag, der mit dem Art. 1 der Wiener Convention übereinstimmend ist, wendete England zwar ein, dass der hinter den Worten: „ne pourra être interdite à personne," befindliche Zusatz: „Par rapport au commerce," eine mit dem Pariser Frieden unvereinbarliche Beschränkung einführe. Diese Bemerkung wurde aber in der Sitzung vom 3. März 1815 unter Aeusserungen verworfen, die nachher zu Missverständnissen Anlass gegeben haben. Es läst sich aber aus diesem Hergange der Sache keineswegs entnehmen, dass man von den Grundsätzen des Pariser Friedens abgewichen sey. Dies zu thun, waren die zum Wiener Ausschuss angeordneten Gesandten nicht bevollmächtiget, mithin nicht befugt, auch keineswegs gesonnen, wie aus dem förmlichen, auf den frühern Antrag des englischen Gesandten wenig Tage vorher genommenenen Conclusum hervorgeht.

Sey es aber auch, dass man in jener Sitzung vom 3. März 1815 die Absicht geäussert habe, die volle Freiheit des Rheines nur den Uferstaaten vorzubehalten, so berechtigt doch nichts zu der Annahme, dass man die einmal gewonnene Freiheit zum Nachtheil der Uferbewohner selbst wieder habe beschränken wollen; dass Preussen es jetzt zusehen müsse, wenn Holland seinen Eigenhandel durch Beschränkungen des Transithandels zu heben sucht.

Preussens Forderung, dass die freie Schifffahrt bis in die See (jusqu'à la mer) gestattet werden möge, erscheint also immer als höchst gerecht; denn es sind diese Worte durchaus gleichbedeutend, wie jeder, der den Sprachgebrauch kennt, einräumen wird. Als solche sind sie bei den Verhandlungen auch immer gebraucht worden; denn selbst Lord Clancarty, dem man nicht die Absicht beimessen kann, nur die innere Flussschifffahrt zu begünstigen, braucht in seinen Anträgen keine andere Worte, als „jusqu'à la mer," die mithin in keiner Beziehung zweideutig waren. Es hiese den öffentlichen Glauben beleidigen, und selbst das Gewisseste ungewiss machen, hier noch eine Distinction zwischen dem Punct, wo die auf dem Rhein verführten Waaren die See erreichen, und dem Punct, wo sie auf die See kommen, annehmen zu wollen.

Wenn Preussens Recht in seinen Forderungen unzweifelhaft ist, wenn es, wo möglich, noch gewisser ist, dass der Gegenstand derselben von unermesslichen Folgen für Belebung des Handels in den Rheinprovinzen seyn muss, so kann man sicher voraussehen, dass Preussen auf denselben immer mit dem, einer mächtigen Regierung würdigen Nachdrucke bestehen werde. — Vergeblich ist es, eine ungewisse Berechnung zu versuchen, dass, was an einem Ende verloren geht, auf der andern Seite wieder gewonnen werde; und dass namentlich die Zoll-Intraden an der Weser und Elbe sich im nämlichen Verhältnisse, wie der Rheinhandel abnimmt, vermehren werden. Es wird dabei vorausgesetzt, dass Preussen das Interesse seines Fiskus höher stellen werde, als seine Ehre und die Rechte seiner Unterthanen. Wer das befürchten kann, kennt den hohen Geist nicht, der in der preussischen Regierung lebt.

Ob nun, ehe Holland seine Bedrückung einstellt, das Cöllnische Umschlagsrecht aufzuheben sey, ist eine Frage von minderm Belang, die in jenem Aufsatze noch berührt wird. Verpflichtet ist Preussen offenbar nicht dazu, wie mehrmals mit siegreicher Kraft ausgeführt worden ist. — Wo keine solche Verpflichtung besteht, wäre es unweise, mit dieser Aufhebung schon voranzuschreiten. Das Umschlagsrecht gehört zu der Rheinschifffahrts-Polizei, wie sie dermal besteht, und gewährt, was auch dagegen gesagt werden mag, dem Handel im Grosen mancherlei Vortheile, so wie auch der Rang und der Einfluss des Cöllnischen Handelsplatzes dadurch gesichert wird. Diesen Vortheil jetzt schon aufzuopfern, kann der preussischen Regierung nicht zugemuthet werden. Aus diesem Grunde wird auch der Vorschlag, das Cöllnische Umschlagsrecht auf sechs preussische Rheinhäfen zu vertheilen, wohl keinen Eingang finden. Es würde dadurch für den Augenblick viel Nachtheiliges, wahrlich aber wenig Gutes bewirkt werden.

XIII.

Rede des Grosherzogl. Badischen Bevollmächtigten bei der Central-Commission für die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten, geheimen Regierungsrathes Hartleben, *als zeitlichen Präsidenten derselben, gesprochen in der 147. Sitzung bei Uebergabe des Präsidiums an den Herzogl. Nassauischen Bevollmächtigten, geheimen Domänenrath* Rössler.

(Zum Druck befördert, auf Anordnung der Central-Commission, vermöge Beschlusses vom 6. August 1819.)

Indem ich das Präsidium der Central-Commission zum zweitenmal meinem für den eingetretenen Monat designirten Herrn Nachfolger zu übergeben die Ehre habe, glaube ich eines Momentes gedenken zu müssen, der, auch unter den widrigsten Ereignissen der verschleierten Zukunft, wenigstens einen historischen Werth behaupten wird. *Am 5. August vor drei Jahren*, haben Sie sich, meine Herren! zum erstenmal versammelt, und die Central-Commission für die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten als constituirt erklärt. *Grösser* mögen damals Ihre Hoffnungen, freundlicher Ihre Aussichten auf die künftigen Resultate Ihres Strebens gewesen seyn. Sie konnten Hindernisse nur ahnden, ihre *Dauer* und *Grösse* aber nicht berechnen. Verstärkt haben sich seitdem Ihr Muth und Ihre Kräfte, das *erschwerte* hohe Ziel zu erreichen, das man zwar zu Paris und Wien bezeichnete, zu dem aber die Wege zu ebnen Ihnen überlassen blieb.

Gehört die Beförderung des Verkehrs der Völker unter die wichtigsten Gegenstände des europäischen National-Interesse, und ist die freie Beschiffung der Ströme eine ihrer ersten Grundlagen: so verdient

die Geschichte Ihrer Verhandlungen einst von einem Schriftsteller dargestellt zu werden, der, *ohne Partheigeist* und *Privat-Interesse*, Scharfsinn mit gründlicher *wissenschaftlicher* Bildung verbindet, um sich zu dem höheren Standpunkte eines *pragmatischen* Historiographen erheben zu können. Ihm nur in leichten Umrissen den Gang Ihrer Verhandlungen zu bezeichnen, durch eine kurze Uebersicht unserer Arbeiten dem hämischen Urtheile zu begegnen, dass sich die Central-Commission, wo es von *ihr* abhieng, *nie* habe verständigen oder zu *irgend* sonst *erspriesslichen* Resultaten gelangen können; anzudeuten, warum sich Verhandlungen *solcher* Art weder nach einem Zeitraume bemessen, noch nach vorhergegangenen beurtheilen lassen, — zugleich auch aufzuklären, dass es nur mit Unverstand oder böser Absicht möglich sey, Hindernisse *in der Sache* den handelnden Personen zuzuschreiben, — dies wird am *dritten Jahrestage* Ihrer Constituirung, und bei dem Beginnen eines neuen Zeitabschnittes, kein zweckloser Versuch seyn. Der Verdacht einer Schutzrede in *eigener* Sache, kann *mich* nicht treffen; denn in der *wichtigsten* und *längsten* Periode Ihrer Verhandlungen war ich nur ein *entfernter*, *stiller* Beobachter. Eines *Apologeten* bedürfen Sie eben so wenig, da mit Ihrem ehrenvollen Berufe die Pflicht unzertrennlich ist, in dem Geiste und nach der Vorschrift *Ihrer Instructionen* zu handeln. Dass die Bemerkungen, welche ich in diesen, *einzig durch den eingetretenen Moment veranlassten*, Vortrag, dem ich mich nicht mit Musse widmen konnte, einstreuen werde, nichts als *Privatmeinungen* sind, die weder zu *Discussionen*, noch zu künftigen *Paralellen* mit meinen *officiellen* Erklärungen geeignet seyn können, bedarf in dem Kreise einsichtsvoller Männer keiner Erwähnung.

Ehe ich aber das Bild Ihrer Verhandlungen aufstelle, sey mir, nach einem Rückblicke auf die Geschichte der Rheinschifffahrt in der Vorzeit, die Entwickelung der Veranlassung und Verhältnisse erlaubt, unter welchen Sie die Erfüllung Ihrer Aufträge begonnen und fortgesetzt haben.

Freiheit der Rheinschifffahrt war schon in der fränkischen Monarchie ausgesprochen. *Abgaben aller Art*, unter den verschiedensten Benennungen, *erschwerten* ihren Gebrauch. So lange der Rhein unter den deutschen Kaisern ein Eigenthum des Fiscus war, begnügte man sich mit Erhebung der Zölle. Die Schifffahrt war der Willkühr anheim gestellt. — Von dem kaiserlichen Kammerfiscus giengen die Rheinzölle in die Hände der rheinischen Kur- und Fürsten über. Diesen Zeitpunkt benützten Schiffer und Handelsleute der freien Reichsstädte, um sich den Alleinhandel zu sichern. Sechs freie Reichsstädte setzten sich in den *ausschliessenden* Besitz der Schifffahrt. Man theilte den Strom, und bildete Stationen, um das errungene Monopol ruhiger und sicherer zu geniessen. Die blose Convenienz des Handelsstandes gründete Hauptstationen; doch waren sie nicht *ausschliesslich.* In dieser Periode *gänzlicher* Freiheit des Schiffer- und Handelsstandes, hieng der grössere Besitz der Schifffahrt von dem grösseren Reichthum der Handels- und Schifferzünfte ab. — Die Territorial-Hoheit versuchte den Kampf gegen die Monopolien des Geldadels. Länger würde er sich verzögert haben, wäre nicht die Entdeckung von Amerika auf dem neuen Wege nach Ostindien eingetreten. Sie gab dem Handel einen andern Zug, und damit den mittelbaren Städten die Erleichterung der Mittel, mit Hilfe ihrer Fürsten, das Handelsübergewicht der rheinischen Reichsstädte zu stürzen.

Es begann eine *neue* Periode für die Rheinschifffahrt mit einem *ganz veränderten* Systeme. Was in der *ersteren* privatgesellschaftliche Anstalten leisteten, die stetem Wechsel und immerwährenden Reibungen ausgesetzt waren, erschien nun als *Staatsanstalt*, beschützt und geordnet durch die polizeiliche Fürsorge der Fürsten. Hätten diese sich damals vereint, sie als ein zusammenhängendes Ganze zu behandeln, so würden wir schon vor vier Jahrhunderten die Idee einer Octroi-Convention zu Erzielung der Einheit und Gleichförmigkeit verwirklicht finden. Dass *sie* ihnen nicht fremd war, zeigen die Verhandlungen

in den Zollkapiteln der vier vereinten Kurfürsten. Dass man sie aber nicht ausführen wollte, lag in dem wechselseitigen geheimen Streben nach Uebergewicht, in der Ausschliessung der deutschen Fürsten zweiten Ranges von dem gleichen Genusse der Zollbesteuerung, und in der Benutzung der kaiserlichen Willfährigkeit, Privilegien zu geben. So entstanden *Stapel*, und mit ihnen die zahllosen Beschwerden auf gerichtlichem und aussergerichtlichem Wege. Man schloss dagegen Conventionen, und nahm Compromisse an. Der mainzische Kurfürst Jakob unterschrieb sogar eigenhändig in dem Zollvereine von 1506 »dass die Sckifffahrt auf dem Rheine *frei* sey, und der Schiffmann, nach Entrichtung der herkömmlichen Zölle, *nirgendwo* aufgehalten werden solle.« Die anwesenden Kurfürsten gratulirten sich — doch blieb es *zu Mainz*, des unterschriebenen Vertrages unerachtet, *beim Alten*. Keine Stelle wachte über den *Vollzug* des Bedungenen, keine über die Beseitigung der späteren, wirklichen oder vorgeschützten Hindernisse. Das System der Zwangs- und Bann-Schifffahrt auf dem Rheinstrome erweiterte sich von nun an mit jedem Jahszehnde. Man führte Processe und ergriff Repressalien, welche letztern meistens nur dem *Handel* schadeten. Sobald aber die gedrückten Theile mit Erfolg versuchten, die Stapelhäfen zu umgehen, wurden Vergleiche angeboten, deren Vollzug so lange verzögert ward, bis man die Gefahr des Verlustes *erzwungener* Rechte beseitiget glaubte. Wie allgemein und laut sich die Klagen über Stapelzwang und Schifffahrts-Hindernisse erhoben, wie nicht blos die deutschen Fürsten, sondern selbst die ersten europäischen Mächte damaliger Zeit den hohen Werth dieses Gegenstandes fühlten, zeigt eine Reihe von Friedensschlüssen, welche demselben besondere Artikel widmeten. Der *Westphälische*, der *Ryswiker*, und der *Badner Friedensschluss* bestätigten unbedingt die freie Rheinschifffahrt, und die kaiserlichen Wahl-Capitulationen drücken sich gar *gemüthlich* aus:

» dass die Schiffe auf dem Rheine *ungehindert* auf- und abkom-
» men sollen, und also sich der von Gott verliehenen stattlichen

» Gelegenheit und Bonifizirung der Natur selbst ein Jeder nach » Recht und Billigkeit brauchen möge etc. «

Wer hätte diese *todten Buchstaben* in's Leben rufen sollen? — Ihre Wächter befanden sich zu Wien und Wezlar beschränkt auf angerufenes Richteramt und eingehüllt in faltenreiche Process-Formen. — Jeder Theil half sich in diesem Zeitraum so gut er konnte. Die Nachbarn schlossen untereinander Vergleiche ab, die jeder so lange beobachtete, als er sie nicht unter höherem Schutze brechen konnte.

Mit dem Lüneviller Frieden entwickelte sich die *dritte* Epoche der Rheinschifffahrt. Die Wesenheit des Systemes der zweiten blieb unverändert; die Sicherungsmittel wurden aber noch verstärkt. In dem Besitze des ganzen linken Rheinufers konnte Frankreich leicht die Idee der Einheit und Gleichförmigkeit in dem Verwaltungs- und Abgaben Systeme realisiren. Ihm waren die Haupthäven des deutschen Rheinhandels eigen geworden, — der Handel des rechten Rheinufers konnte seine von Frankreich abhängige Lage nicht verkennen, und für den Betrieb der deutschen Rheinschifffahrt war schon viel gewonnen, wenn sie nur der Aussicht auf eine prekaire Existenz entgieng. Dem Abschluss einer von *französischer Seite* bearbeiteten Convention standen daher keine grose Schwierigkeiten im Wege. In Hinsicht der Abgaben war der Kurfürst Erzkanzler der einzige deutsche Interessent. Die Organisation des Verwaltungs-Systems war nun für einige deutsche Rheinufer-Staaten zunächst wichtig. Es fehlte demungeachtet nicht an begründeten Einwendungen. Sie sollten auch ihre Erledigung durch einen Zusammentritt der nämlichen Bevollmächtigten in Paris erhalten, welche die Haupt-Convention eingeleitet hatten. Aber während desselben führte der *französische Präfekt* zu Mainz den noch zu berichtigenden Vertrag in einem seiner wichtigsten Theile aus.

Deutschland verdankte der Octroi-Convention die Aufhebung eines lästigen Zollsystems und manche gute Einrichtung in dem polizeilichen Theile des Schifffahrtswesens. Es fühlte aber auch das Uebergewicht

der dem *linken Rheinufer*, besonders den *Häfen zu Mainz* und *Cölln* vorbehaltenen Vortheile, deren Unbilligkeit Frankreich schon bei dem *Rastadter Congresse* anerkannt hatte. Was zu Paris nur unter dem Gesichtspuncte des Interesse eines *einzigen* Staates begonnen war, das sollte an demselben Orte unter dem höheren Gesichtspuncte des *Staaten-Interesse* vollendet werden. Der Friedensschluss von 1814 machte seinen Vorzug vor allen europäischen Staatsacten in Beziehung auf Schifffahrt dadurch geltend, dass er nicht nur die volle Freiheit derselben und die Gleichförmigkeit der Abgaben auf *alle* grose deutsche Flüsse ausdehnte, sondern dass er auch die *praktische* Ausführung *sicherte*, indem er die Bestimmung der Grundsätze dem Wiener Congresse vorbehielt.

In der Geschichte der Rheinschifffahrt eröffnen die Wiener Verhandlungen eine *vierte* Periode. Den Verein der ausgezeichneten Staatsmänner, dem wir sie verdanken, belebte nur ein Geist — das Streben nach dem Ziele *gänzlicher Entfesselung* derselben von solchen Beschränkungen, die als nachtheilig anerkannt sind. Dass der Pariser Friedensschluss für sie die Grundlage bilden muste, lag in der Natur der Sache. Die Aufhebung der Stapel gieng nicht als *absolute* Folge aus demselben hervor. Es ward daher eine genaue Prüfung ihres Werthes oder Unwerthes beschlossen, da sich, abgesehen von Orts- oder Landes-Interesse, die Möglichkeit denken liess, dass die bestehenden von den Uferstaaten als zuträglich anerkannt würden. Die *holländische* Gesandschaft schlug vor, über diesen und einige andere Hauptpuncte der Octroi-Convention von 1804 den ehemaligen General-Director der Rheinschifffahrt, der sich eben zufällig in Wien befand, aus dem Grunde mit seinen Bemerkungen zu hören, weil er lange die Direction des Octroi geführt habe. Er erschien als *Begleiter* der Mainzer städtischen Stapel-Deputation, und obwohl *er* des Glaubens war, dass man den gezwungenen Umschlag nicht ganz aufheben, sondern ihn vielmehr mit *einigen* Beschränkungen bestehen lassen solle, so ward doch *einmüthig*

in der vierten Sitzung der Congress-Commission die *Abschaffung* der Mainzer und Cöllner Stapeln beschlossen. Damit war die Bahn *gebrochen*, und weil man auf *diese Grundlage* fast die meisten Theile der neuen Gesetzgebung zu bauen einer künftigen Central-Commission überlies: so war es mehr zu bewundern, dass sich die Gesinnungen der Herrn Gesandten in manchen andern Puncten so bald vereinigten, als dass die Verhandlungen nicht volle *zwei* Monate dauerten. Es galt ja nur *allgemeiner* Grundzüge, in deren *nähern* Bestimmungen man nicht eingieng. Die Herren Gesandten waren zugleich in einem Verhältnisse, das den Fortgang ihrer Arbeiten unendlich erleichterte.

Ich wende mich jezt, hochzuverehrende Herrn! zu der Beleuchtung des Standpunktes, auf den *Sie*, berufen durch das Vertrauen Ihrer Souveraine, gestellt wurden, um die Wiener Konvention auszuführen.

Die Aufgabe der errichteten Central-Commission war nicht *bloser Vollzug*; denn dieser setzt *entschöpfende Anordnungen* voraus. Sie hatte vielmehr den *doppelten* Zweck, das, was schon *speciell* bestimmt war, mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Localitäten anzuwenden, in *allem übrigen* aber eine *conventionelle Gesetzgebung neu* zu bilden. *Leicht* war es zwar, für die zu erlassende interimistische Instruction diejenigen Artikel der Wiener Convention von 1804, die schon durch den Wiener Vertrag aufgehoben waren, zu *bezeichnen; schwerer* dagegen, sie durch *andere* Vorschriften, da, wo es nothwendig schien, noch *vor* der Verkündigung des definitiven Reglements zu *ersetzen;* denn beide Verträge gehen nicht von dem *nämlichen* Grundprinzipe in der *gleichen* Ausdehnung aus. Das System des *ersteren* wird durch das System der *letzteren* in seinem *Fundamente* erschüttert. Während dieser, nur temporären Amalgamirung des Alten mit dem Neuen, sollte eine ganz neue Gesetzgebung von der Central-Commission bearbeitet werden, die das Nützliche der vorigen beibehalte, die Convention von Wien als Instruction betrachte, *sie* selbst aber auch zugleich

in vielen Gegenständen, deren *beispielsweise zwanzig* angezeigt wurden, *ergänze.* Eine *dreifache* Bestimmung ward der Central-Commission bis zur Publication des definitiven Reglements oder der eigentlich vollständigen Rheinschifffahrts-Convention gegeben. Als *legislative* Behörde unterhandelt und beschliesst sie die interimistische und definitive Rheinschifffahrts-Gesetzgebung. Als oberste *administrative* Stelle ordnet, leitet und controllirt sie die unmittelbare Verwaltung der Rheinschiffer bis zur Publication des definitiven Reglements. In der Eigenschaft eines *administrativ-gerichtlichen* Collegiums untersucht und entscheidet sie in mehreren ihr ausdrücklich zugewiesenen Fällen.

Welchen Gang die Central-Commission zu Erfüllung dieser *dreifachen* Aufträge zu nehmen hatte, war *an und für sich* nicht zweifelhaft, würde es auch schwerlich geworden seyn, wenn man nicht gleich in dem ersten Monate den Zunder zu Debatten *von aussen* in Ihre Versammlung geworfen hätte.

Kaum hatten Sie an dem Jahrestage, dessen ich heute gedenke, Ihre innern Verhältnisse, nach wechselseitiger Anerkennung der Vollmachten, mit Leichtigkeit und ohne diplomatische Pedanterie geordnet, so wurden die zu Vorbereitungsarbeiten beauftragten Rheinschifffahrts-Beamten veranlasst, ihre Ausarbeitungen vorzulegen. Der ehemalige Rheinschifffahrts-General-Director übergab zuerst, *statt Materialien*, einen *vollendeten* interimistischen Instructions-Entwurf, mit Unzufriedenheitsbezeigung über die Resultate der damaligen provisorischen Administration, von der ihn bekanntlich Herr Graf von Solms-Laubach, wie mir scheint, mit weiser Berechnung entfernt hatte. Er versicherte zugleich, dass es *ihn*, was man leicht glauben wird, unmöglich gewesen sey, sich seinen Mitarbeitern auf irgend eine Art zu verständigen.

Herr Eichhof gieng bei seiner vorgelegten Arbeit von dem Satze aus, dass die interimistische Instruction, nach der Vorschrift des Wiener Vertrages, *keinen anderen* Zweck habe, als dem Publicum zu verkünden: die Central-Commission habe sich constituirt, und die obere

Leitung der Rheinschifffahrts-Angelegenheiten übernommen. Die Convention von 1804, glaubte er, müsse fortdauernd, bis zum definitiven Reglement, die *einzige* Norm bleiben, und der Stapel zu Mainz und Cölln sey nur *formell*, d. h. dem Namen nach aufzuheben. — Der Central-Commission wollte diese sonderbare Interpretation des Artikels 31 des Wiener Vertrages nicht einleuchten, obwohl sich Hr. Eichhof, zur Bekräftigung, auf seine persönliche Gegenwart zu Wien und auf seine Erfahrungen, die er als ehemaliger Verwaltungs-Chef gemacht habe, sehr zuversichtlich berief. Klar sollte, wie er später sogar gedruckt behauptete, die *Aufschrift* des benannten Artikels, so wie dessen Text, seine Meinung beweisen. Erstere lautet:

»Modus, die *neue* Ordnung der Dinge festzusetzen.«

Letzterer sagt:

»Die Wiener Convention von 1804 soll bis zur Sanction des »neuen Reglements befolgt werden, jedoch mit Bezeichnung der»jenigen Artikel, welche bereits durch die *jetzigen* Verfügungen »*aufgehoben sind*, oder durch *andere* Vorschriften *jetzt* schon »ersetzt werden müssen.«

Herr Eichhof versichert, es werde schwer zu glauben, wie, bei so *deutlich* ausgesprochenen Bestimmungen, Zweifel über den Zweck und die Absicht der Verfasser der Wiener Convention hätten entstehen können. Er hat auch in soweit vollkommen Recht, als ohne *seine* Erklärung keine Zweifel entstehen konnten. Wer den Modum, die *neue* Ordnung der Dinge festzusetzen, vorschreibt, kann nicht wollen, dass die *alte* Ordnung der Dinge, d. h. die Octroi-Convention von 1804, *unbedingt* fortdauere. Wer die Bezeichnung der Artikel anordnet, die *bereits* aufgehoben sind, oder die *jetzt schon* durch *andere* Vorschriften ersetzt werden müssen, kann nicht die Absicht haben, blos verkünden zu lassen, dass man das *bereits* Aufgehobene *künftig* noch aufheben werde, und dass das, was *jetzt schon* durch andere Vorschriften ersetzt werden müsse, *in der Zukunft* ersetzt werden solle.

Man bedarf nicht in die wissenschaftlichen Grundsätze der Hermeneutik eingeweiht zu seyn, um das Seltsame der Eichhofischen Interpretation zu erkennen. Wie sollte es den weisen und scharfsinnigen Staatsmännern der Wiener Congress-Commission in den Sinn gekommen seyn, dem Publicum die *Aufhebung* der Stapel als *förmlich* ausgesprochen anzeigen, und eine interimistische Instruction abfassen zu lassen, die nichts anderes, als die *Fortdauer* der bestehenden Verfügungen enthalten solle. Welcher Gesetzgeber, dieses Namens würdig, verkündet, dass das *Bestehende fortbestehet*, und dass man es *so lange* bestehen lässt, bis man es *aufheben* wird?

Die Central-Commission, aus Männern bestehend, die ihre wissenschaftliche Bildung in der Gesetzgebungskunde längst anderwärts erprobt haben, würde sich heute nur mit unangenehmen Gefühlen des *Jahrestags* ihrer Constituirung erinnern können, hätte sie sich zu einem solchen Schritte bestimmen lassen. Und doch soll sich, nach der Versicherung eines Privat-Schriftstellers, von dem Versehen, die Sache *nicht* aus dem Eichhofischen Gesichtspunkte angesehen zu haben, der *Grund* ihrer langen Verzögerungen herleiten.

Dem Wunsche der Central-Commission gemäs, legte nunmehr der Herzogl. Nassauische Herr Commissair ein Project einer interimistischen Instruction vor. Es läst sich nicht verkennen, dass dessen Grundlage ein *entgegengesetztes* Extrem des Eichhofischen Entwurfes enthielt. So wie dieser nur die Octroi-Convention erhalten, und mit der *Hoffnung* auf Schifffahrts-Freiheit das Publikum *trösten* wollte: so hatte jenes die Zerstörung des ganzen bestehenden Verwaltungs-Systemes und aller damit verbundenen Theile, jedoch unter dem schönen Gesichstpunkte einer vollkommenen Schifffahrts-Freiheit, zum Zwecke. Man versuchte durch mehrfältige Redactionen das Project des Herzogl. Nassauischen Herrn Bevollmächtigten zur Annahme zu qualifiziren. Der Erfolg konnte aber dem Bemühen nicht leicht entsprechen; denn die Vordersätze *beider* Projecte waren nicht im Sinne des Artikels 31. der Wiener Convention aufgestellt.

Nach und nach wurden noch vier Entwürfe einer interimistischen Instruction zur Discussion gebracht, deren einige mehr oder mindern Beifall der Majorität erhielten. Immer waren sie aber nicht von der Art, um eine Uebereinstimmung der Herrn Bevollmächtigten zu erzielen. Die gründlichen und vielseitigen Erörterungen in der Central-Commission musten es zuletzt möglich machen, eine aus *zwei* Conventionen zusammengesetzte interimistische Instruction zu Stande zu bringen. Da sie fünf der Herren Commissaire unbedingt, *zwei* aber mit dem Vorbehalte, die Genehmigung ihrer Höfe einzuholen, angenommen hatten: so wurde eine Frist von vier Wochen vorbehalten, um den 17. Artikel der Congressacte geltend machen zu können. Es ist bemerkenswerth, dass *alle* diese Projecte von dem Grundsatze der *Aufhebung* des *Stapels* zu Mainz und Cölln ausgiengen, welchen auch der Königl. Preussische Herr Bevollmächtigte *lange Zeit* anerkannte, ehe er mit der Erklärung auftrat, dass *vor* der Sanctionirung des *definitiven* Reglements das Cöllner Umschlagsrecht wenigstens nicht zum Vortheile der Niederlande aufgehoben werden könne.

Befremden wird es keinen, der den Gang diplomatischer Unterhandlungen nur einigermassen kennt, dass auch manche ausweichende Vorschläge im Laufe dieser Berathungen versucht wurden. Die Central-Commission liess sich aber *nie* von der Bahn, die zum Ziele führen konnte, ableiten.

Der Königlich Niederländische Herr Bevollmächtigte erklärte sich auf den zuletzt von den Herren Commissarien angenommenen Instructions-Entwurf in einer zwar nicht ganz beifälligen, aber doch leicht auszugleichenden Art. Von Seite des Königl. Preussischen Hofes wurde dagegen die Ratification desselben *verweigert*, und zwar unter Aufstellung des *ganz neuen* Satzes, dass sich die interimistische Instruction *auf die Einführung der partiellen Gebühren-Erhebung beschränken* müsse. Die Beharrlichkeit der Central-Commission wurde weder durch *diese*, noch durch die *spätere* Königlich Preussische Erklärung geschwächt, dass

man entweder zwischen einer beschränkten interimistischen Instruction ohne Stapel-Aufhebung oder einer ausschliessenden Beschäftigung mit Abfassung des Definitiv-Reglements wählen möge. Selbst der mehrmalige Antrag, die garantirenden Mächte der Wiener Congressacte zu Schiedsrichtern aufzurufen, blieb ohne Wirkung, weil die Mittel der gütlichen Vereinigung noch nicht erschöpft waren, so lange motivirte Noten gewechselt wurden, und weil es nur in dem Willen *eines einzigen* Theiles lag, die gütliche Vereinigung durch eine, seine *reelle* Absicht für die Ausführung des Vertrages erprobende, Handlung zu erleichtern.

Der künftige Historiograph wird nicht übersehen dürfen, den Gang der Central-Commission zu entwickeln, den sie während den Streitigkeiten zwischen Preussen und Holland wählte. Ohne Parthei zu nehmen, griff sie in dieselbe ein, sobald sie den Gegenstand als *entschöpft* erkannte, oder da, wo es auf Erfüllung *vertragsmäsiger* Verbindlichkeiten ankam.

Schon in der sechsten Sitzung eröffneten sich die preussisch-holländischen Debatten, als der Königl. Preussische Herr Bevollmächtigte, bei Gelegenheit präsentirter Reclamationen der Handlungskammer zu Düsseldorf, die Behauptung aufstellte, dass mit der Aufhebung des Stapels die vollkommene Schifffahrts-Freiheit *auf dem ganzen Laufe des Rheines* schon in dem *interimistischen* Zustande eintreten müsse. Dies führte zu Discussionen über den *Sinn* des *ersten* Artikels der Wiener Convention, die von beiden Theilen mit einem Aufwande von scharfsinnigen Gründen geführt wurden, von dem noch keine Staaten-Verhandlungen über das Seerecht an den Mündungen der Ströme ein Beispiel aufzuweisen haben. Es waren keine *zwecklosen* Vorträge, deren Entstehung *einzig* nur *Verzögerungs-Planen* zugeschrieben werden konnte. Es galt einen Gegenstand von dem höchsten *practischen* Interesse für Schifffahrt und Handel; denn konnte erwiesen werden, dass bei einem zweifelhaften Wortlaute des 1. Artikels der Wiener Conven-

tion die Absicht der hohen Contrahenten *weiter*, als auf die Bestimmungen der Freiheit der *Flussschifffahrt* gerichtet gewesen sey; oder gab Preussen das Beispiel einer wohlthätigen Erklärung über die *Beschränkungen* der Seerechte an den *Mündungen* deutscher Ströme, so war der Gewinn für den freien Verkehr der Völker, der jetzt mehr als je unter ihre lautesten Wünsche gehört, nicht zu berechnen. Die Acten sind über diesen höchstwichtigen Gegenstand als geschlossen anzusehen. Liegt es auch *ausser der Competenz* der Central-Commission, grössere Resultate für die Schifffahrts-Freiheit geltend zu machen, so wird doch vielleicht, früher als man vermuthet, der gestreute Saame herrliche Früchte auf dem diplomatischen Felde in Hinsicht zu *erwartender Handels-Tractate* erzeugen. — Wer den kühnsten Wunsch befriedigt glaubt, wenn man den Rheinstrom bis zur See ohne Bedrückung befahren darf, der hat die Forderungen des Zeitgeistes in dem neunzehnten Jahrhundert noch nicht begriffen. Die Vortheile der freien Schifffahrt erhalten ihren besondern Werth zuerst durch die freiere Verbindung mit den Völkern ausser dem Continente, nicht durch die grössere Strecke, die man auf dem Strome *desjenigen* Staates benutzen darf, der diese Verbindung, seinem Interesse gemäs, entweder stört oder aufhebt. Ich will hierüber einen neuen, sehr einsichtsvollen Schriftsteller sprechen lassen. Der geheime Referendär Nebenius sagt in seinem, im vorigen Jahre herausgegebenen, noch nicht nach Verdienst allgemein bekannten Werkchen: *Bemerkungen über den Zustand Grosbrittaniens in staatswirthschaftlicher Hinsicht.* S. 121.

»Jede vertragsmässige Bestimmung über Rheinschifffahrtsgebühren-Erhebung in Holland ist illusorisch und ohne Werth, solange es Transitgüter mit willkührlichen Steuern belegt, solange Alles, was über Holland bezogen oder versendet wird, den Douanen-Gesetzen dieses Landes nicht entgehen kann; denn lässt es auch mit der einen Hand alle Octroi-Gebühren nach, so steht es ihm frei, mit der andern das Doppelte und Dreifache, unter dem Namen von Transitzöllen oder Seerechten, zu nehmen.«

»Daher mag man im eigentlichen Sinne nicht sagen, der Rhein sey frei für alle Nationen; denn in der Wirklichkeit ist nur der *deutsche* Rhein den Holländern so wie den Schweizern, Franzosen *freigegeben*; der holländische gehorcht aber dem willkührlichen Gesetze der Nation, welche die Mündungen des Flusses besitzt.«

»Ohne uns anzumassen, die Wiener Convention auslegen zu wollen, so scheint uns der Satz aufgestellt werden zu können: Entweder gestattet dieselbe den einzelnen Contrahenten, neben den ausdrücklich vorbehaltenen Schifffahrts-Abgaben noch andere zu erheben, oder sie gestattet dieses nicht. Im letzten Falle dürfen die holländischen Transitzölle, neben den hergebrachten oder nach dem Wiener Tarif zu regulirenden eigentlichen Schifffahrts-Abgaben, nicht mehr fortbestehen; und in erstem Falle können die deutschen Staaten eben so gut, wie Holland, zwischen Transitzöllen und Schifffahrtsabgaben unterscheiden.«

»Ein Vertrag, der nach den Worten seines ganzen Inhalts gleiche, gegenseitige Rechte und Verbindlichkeiten stipulirt, darf vernünftigerweise nicht so ausgelegt werden, dass der eine durchgängig nur Rechte und keine Pflichten, der andere nur Pflichten und keine Rechte übernommen und erlangt hätte.«

»Die Schifffahrt auf dem deutschen Rheine umfasst ebenfalls den Transit zu Wasser durch Deutschland; und wie eine von Holland kommende oder dahin gehende Waare die Gränze eines deutschen Bundesstaates berührt, so mag man dann mit Recht neben dem vertragsmässigen Octroi noch einen nicht-vertragsmässigen Transitzoll, oder wie man die Abgabe heissen mag, erheben.«

»Was soll aus der Rheinschifffahrt werden, wenn jeder Staat, dessen Gebiet der Fluss durchströmt, nach Belieben sein Douanen-System mit dem Transit zu Wasser in Verbindung setzt, die Ladungen visitiren, plombiren lässt, detaillirte Declarationen fordert, den Transit besteuert, oder ganz aufhebt; der eine, weil die Waare zu seinem alten Handel gehört, den er ungerne verliert, der andere, weil er den

Zwischenhandel an sich zu reissen gedenkt, der dritte, weil er ein Product, das er selbst verarbeitet, uns von einem dritten, der es besser oder wohlfeiler liefert, nicht zukommen lassen, sondern uns seine Waare aufdringen will?«

»Erkennt man auch die Befugniss Hollands an, neben den eigentlichen Rheinzöllen, noch für die Hafen- und Schifffahrts-Anstalten an der See, besondere Abgaben zu erheben, und setzt man auch, wie billig, voraus, dass die holländische Regierung ein solches Recht nie zum Drucke der rückwärts liegenden Staaten ausüben werde; so ist doch eine feste, *vertragsmässige* Bestimmung jener Abgaben nothwendig, wenn man nicht annimmt, dass die Wiener Convention den deutschen Staaten die Verbindlichkeit auferlegt habe, von holländischen Transitgütern nur die gemessenen Schifffahrts-Gebühren zu erheben, Holland aber gestatte, neben gleichen gemessenen Abgaben, noch *ungemessene* Zölle zu beziehen.«

»Wenn der Pariser Vertrag sagt:

»On s'occupera au future congrès des principes, d'après lesquels »on pourra regler les droits à lever par les états riverains de la »manière *la plus égale* et *la plus favorable* au commerce de »toutes les nations;«

und wenn der Artikel 3 der Wiener Convention jene Principien festsetzt; soll man bei diesen klaren Bestimmungen annehmen, dass es nur die Absicht gewesen, Holland zu verpflichten, seine willkührlichen Steuern von den Transitgütern gerade bei der Ausmündung des Rheines in die See, und *an keinem andern Punkte* zu erheben; und ist es für den Engländer, Russen, Deutschen etc. nicht ganz gleichgültig, ob er unter diesem oder jenem Namen, da, wo der Rhein sich in die See ergiesst, oder mitten in Holland, oder an der Gränze dieses Landes gegen Deutschland, von seinen blos transitirenden Gütern die verlangten Abgaben bezahlen muss?«

»Jede Belastung des Transites schadet übrigens selbst dem hollän-

dischen Speditionshandel. Es giebt nämlich eine Linie in der westlichen Schweiz, die, nach dem Wechsel der Handelsverhältnisse und der Waarenpreise in den verschiedenen Seeplätzen, zwar veränderlich ist, aber in der Regel zwischen Bern und Basel mehr südlich als östlich hinzieht, wo Holland mit den französischen Seehäfen; es giebt eine ähnliche im südlichen Deutschland, die Tyrol durchschneidet, wo es mit den Seehäfen des adriatischen Meeres; und es giebt endlich eine Linie, die in das Land zwischen dem Rhein, der Weser und dem Mayn fällt, wo Holland mit den deutschen Städten an der Ems und Weser in Concurrenz tritt, wo sich die natürlichen Märkte für die Colonialwaaren berühren, und wo es gleichgültig wird, ob man sie von Holland oder jenen Häfen und Städten bezieht.«

»Jede Abgabe, die auf den Transport der Güter in Holland gelegt wird, verkürzt den Durchmesser seiner Marktes, um die Hälfte der Strecke, für welche mit einer, der gemachten Auflage gleichkommenden Summe die Transportkosten bestritten werden könnten. Es giebt kein Land in Europa, das *weniger* Ursache hätte, den Verkehr auf irgend eine Weise zu beschränken oder zu belasten, als das eigentliche Holland. Aber was hilft es uns, wenn die Maasregeln Hollands seinem eigenen Handel wehe thun? «

Da mir das eben Angeführte, *mit Ausnahme dessen*, was dieser geachtete Schriftsteller *aus der Wiener Convention* erweisen will, aus der Seele geschrieben ist, so muss ich zugleich bekennen, dass mir die *unendlichen* Vortheile, welche der Verein mit Holland für die *deutschen* Rheinufer-Staaten gewähren soll, noch zur Zeit sehr problematisch erscheinen. — Eine *wahrhaft pragmatische* und *unpartheische* Geschichte unserer Verhandlungen wird einst die Beweise liefern, und man wird der Central-Commission die Gerechtigkeit widerfahren lassen, dass sie sich im Laufe der Discussionen zwischen dem Königl. Preussischen und holländischen Herrn Bevollmächtigten nicht *passiv* verhielt, dass sie vielmehr durch ihre Erklärungen ihnen eine *zum Zwecke* führende

Richtung gab, und die Einmischung *fremdartiger* Materien sobald zu verhindern suchte, als sie sich nach näheren Erläuterungen in *dieser Eigenschaft* darstellten. Sie warf in dem geeigneten Zeitpunkte die Frage auf, welche Forderungen Preussen an die Niederlande stelle, um für das Interimisticum anzuerkennen, dass letztere die übernommenen Verbindlichkeiten erfüllt haben. Sie erklärte, was *mit Recht* gefordert werden könne, wenn die Niederlande schon *während* des *Interimisticums* die Vortheile der Stapelaufhebung geniessen wollen. Sie brachte es durch ihre *unmittelbaren* Einwirkungen dahin, dass sie am 5. März d. J. aussprechen konnte, die Niederländische Regierung (die sich überhaupt in einem sehr consequenten Gange an das *ihr am meisten* vortheilhafte Interimisticum hielt) habe *ihrer* Seits *alles* erfüllt, was man in dem *Sinne* des Tractates *für jetzt* von *ihr* fordern könne, und dass sie nunmehro mit Zuversicht erwarte, was der Königl. Preussische Hof seiner Seits thun werde, um den Tractat zu erfüllen. In einer späteren Erklärung gieng sie noch weiter, um zu einer festen und *unumwundenen* Erklärung zu gelangen, ob nunmehr die Aufhebung des Cöllner Stapels erfolgen werde.

Dem *festen* Gange der Central-Commission verdanken Schifffahrt und Handel das erspriessliche Resultat der Aufhebung der niederländischen Syndicatsrechte von 15 Proc. Besteuerung, der Beseitigung aller störenden Hindernisse durch die Douanen-Anstalt und der Anerkennung *vollkommener* Reciprocität.

Wer nach allem dem behaupten wollte, dass es der Central-Commission an *sicheren* Schritten in ihren Berathungen und an einem bestimmten Modus in ihren Abstimmungen fehle, der könnte nur Mangel an Kenntniss und Kraft zur Beurtheilung ihrer Verhandlungen oder bösen Willen beurkunden. — Ruhmvoll war allerdings die Art der Behandlung der Geschäfte, wie sie vom Wiener Congress-Comité bei den Schifffahrts-Verhandlungen gepflogen wurde. Ein einsichtsvoller Geschäftsmann, der diplomatische Verhandlungen zu beurtheilen versteht,

wird aber schwerlich behaupten, dass sie der Central-Commission in *ihren Verhältnissen* zum Mutser dienen konnten. Dieser sind die Grundlagen ihrer Verhandlungen bereits vorgezeichnet. Sie kann dem Gange derselben keine andere Richtung geben, als ihn die Artikel 31 und 32 des Wiener Vertrags ausgesprochen haben. Ihren Abstimmungs-Modus schreibt dessen Artikel 17 vor. — Wurde es oft schwer, sich über die *Art* der Anwendung dieser Vorschriften zu vereinigen, so lag der Grund nicht in *offenbar* irrigen Deutungen und falschen Ansichten, die man, aus irgend einer Ursache, gegen *deutliche* Bestimmungen versuchen wollte. Er lag vielmehr in der durch die Fassung des Vertrags selbst *erleichterten* Möglichkeit, den Sinn einzelner Artikel in *verschiedener* Art auslegen, oder die Mittel zur Ausführung mit mehr oder minder glücklichem Erfolge wählen zu können. Was sich als *offenbar falsch* darstellte, wurde von der Central-Commission sogleich zurückgewiesen, — *daher* das unglückliche Schicksal der Eichhofischen interimistischen Instruction, in der sie die Aufhebung der Stapel nur *formell* aussprechen, somit ihre Existenz bis zu einem ungewissen Zeitpunkte sogar *ausdrücklick* verbürgen sollte. Was aber über die möglichen Erklärungen der Vertrags-Artikel mit Gründen, die einer *näheren* Prüfung *werth* waren, vorgetragen wurde, oder wo es nur auf deren genauere Untersuchung ankam, um durch die Herausstellung des Uebergewichtes *einer* der Interpretationen die Anerkennung wenigstens der Majorität zu erwirken, *das* konnte nicht von einer vollständigen Discussion in den Siszungen der Central-Commission ausgeschlossen werden. *So* erklärt sich, warum vier Entwürfe einer interimistischen Instruction zur ausführlichen Berathung kamen, ohne die Uebereinstimmung der Herren Commissarien für ihre Annahme zu gewinnen, bis endlich der fünfte, dem die Central-Commission eine bestimmte, aus *ihren* Verhandlungen geschöpfte Richtung gab, die *persönliche* Zustimmung ihrer Mitglieder erhielt. Wenn *ein* Mann, der auf dem Wiener Congress privatisirte, und da manches, was man ihm sagen wollte, zu hören Gelegenheit hatte,

es *unglaublich* findet, dass die Central-Commission nicht die *Deutlichkeit* des Textes am Schlusse des 31. Artikels begreifen könne, — wenn dagegen *mehrere* Männer, die ohne körperliche Anwesenheit zu Wien, sich mit dem *Geiste* der Wiener Verhandlungen vertraut gemacht haben, es *eben so unglaublich* finden, wie man die *Deutlichkeit* des ganz *entgegengesetzten* Inhaltes nicht zu begreifen vermöge; wenn sie überdies die Schwierigkeiten, den deutlichen Text in's Leben zu rufen, immer mehr fühlten, und es ihnen nur schwer gelingen konnte, seinen Sinn *practisch* geltend zu machen; so müssen die Hindernisse, zum Ziele zu gelangen, nicht in *der Berathungs- und Abstimmungs-Art*, nicht in geistiger Schwäche, in wechselseitigem Misstrauen, oder Vernachlässigung des guten oder schlimmen Rathes eines sich aufdringenden Consulenten, — nein, sie müssen vielmehr in dem *Vertrage* selbst gesucht werden.

Ob die Hoffnung, eine interimistische Instruction zu Stande zu bringen, ganz geschwunden ist, ob der Central-Commission »*in ihrer Irre*« kein anderer Ausweg, als durch *höhere Entscheidung*, übrig bleiben kann, wird die Zukunft lehren. Dass die Haupt-Ursache, warum das Resultat *eines Theiles* ihrer Verhandlungen — eine interimistische Instruction noch nicht publicirt ist, *tiefer* als in den wechselseitigen Noten und Erklärungen liegt, lässt sich leicht vermuthen. Wer aber die tiefer liegende *Hauptursache* in der *falschen Deutung* des 17. Artikels der Wiener Convention suchen wollte, der würde sich in der That sehr irren. Derselbe bestimmt, dass die Central-Commission ihre Beschlüsse nach der absoluten Stimmen-Mehrheit nehmen solle, dass aber ihre Entscheidungen für die *Uferstaaten* nur dann *verbindlich* seyen, wenn sie durch *ihre* Commissaire *ihre* Beistimmung gegeben haben. Irrige Deutungen dieses Artikels sind zwar bei einigen Gelegenheiten *versucht* worden, ja es kamen sogar Protestationen gegen Beschlüsse durch Stimmenmehrheit zum Vorscheine. Sie haben aber bisher den Gang der Central-Commission nicht gelähmt, solange sie die Majorität als blose Anordnungen *klarer* Verfügungen des Tractates anerkannt hatte. In dem

weiten Umfange der interimistischen Instruction lag jedoch mehr als bloser Vollzug *klarer* und *wörtlicher* Dispositionen; sie enthielt eine *organische* Einrichtung des *Ganzen*, geboten durch die Convention, aber doch mehr als den Vollzug ihrer *wörtlichen* Verfügungen in sich fassend. Ein Rheinuferstaat, der seine Beistimmung zu derselben versagte, konnte durch die überwiegende Mehrheit nicht zur Annahme derselben gezwungen, es konnte aber auch die Mehrzahl nicht von Einführung derselben abgehalten werden. Da indessen ihre wohlthätige Wirkung nur von der einstimmigen Annahme abhieng, so lag es in der Natur der Verhältnisse, die Unterhandlungen wieder anzuknüpfen. In Fällen, die *nicht* zu *organischen* Einrichtungen gehören und am häufigsten vorkommen, wird sich die Opposition eines oder einiger Rheinuferstaaten, die nie ein Veto für die übrigen enthalten kann, *allein* selbst schaden, vorausgesetzt, dass die Beschlüsse der Majorität der Schifffahrt und dem Handel zum Nutzen gereichen. Wäre der entgegengesetzte Fall, so führet er früher oder später zur Vereinigung *beider* Theile.

Läugnen lässt sich indessen nicht, dass diesem 17. Artikel des Tractates, *gleich manchem Andern*, eine doctrinelle Erklärung nützlich wäre, zu welcher sich aber die Central-Commission, wahrscheinlich aus guten Gründen, noch nicht veranlasst fand. Publicisten und Diplomatiker werden sie zu finden wissen.

Ich habe bisher nur eines *einzigen* Theiles Ihrer Verhandlungen gedacht, weil er den meisten Schwierigkeiten zu Erzielung entsprechender Resultate ausgesetzt war. Den *bei weitem grösseren* Theil solcher, die vollendet oder der Vollendung nahe sind, will ich nur andeuten, um den Uebergang zu unsern Sitzungsgeschäften nicht zu lange zu verzögern. Ich erfülle hiedurch zugleich die letzte mir, nach dem Art. 16 unseres Geschäfts-Reglements, obliegende Präsidial-Function, die Lage unserer Berathungs-Stoffe meinem Herrn Nachfolger anzuzeigen.

Die zahlreichen und schwierigen Gegenstände, welche in den Artikeln 29 und 30 des Wiener Vertrages der Central-Commission zur

Untersuchung und Entscheidung zugewiesen wurden, sind durch umfassende Ausarbeitungen bereits berichtigt und unseren allerhöchsten und höchsten Committenten zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt. Es bleiben lediglich noch die Liquidation des Pensionsfonds, die mit Frankreich wegen der Herausgabe zu pflegende Unterhandlung, so wie die Anweisung der hieraus zu schöpfenden Pensionen und Unterstützungen weiteren Verhandlungen vorbehalten.

Der vielen Erörterungen ausgesetzte Artikel 28 der Wiener Convention ist theils erledigt, theils sind die Bestimmungen in Hinsicht der Renten so vorbereitet, dass das Ziel der diesfallsigen Verhandlungen bald erreicht werden kann.

Die *unmittelbare* Verwaltung der Rheinschifffahrt ist, ungeachtet vieler Schwierigkeiten, die dem Gebrauche der Mittel, ihr eine zweckmäsige Gestalt zu geben, in den Weg gelegt wurden, jetzt so geordnet, wie sie bis zur Verkündung des definitiven Reglements dem Zwecke *vollkommen* entsprechen kann. Es herrscht in ihren Maasregeln Einheit und Energie. Der Organismus des Dienstes auf allen Erhebungs-Aemtern ist gesichert, und die Folgen angeordneter besonderer Inspections-Reisen haben sich wohlthätig erprobt.

Der Plan, die Rheinoctroi-Beamten als zu einem *gemeinschaftlichen* Corps gehörig zu betrachten, und die Ernennung zu erledigten Stellen in hierarchischer Ordnung auf die Vorschläge der Central-Commission geschehen zu lassen, scheint zwar aufgegeben zu seyn. So lange aber nicht definitiv hierüber beschlossen ist, darf man immer noch die Hoffnung nähren, dass eine allgemein anerkannte nützliche, in der Octroi-Convention von 1804 begründete Maasregel, dem Artikel 32 des Wiener Vertrags gemäs, wenigstens in der überwiegenden Stimmenmehrheit, die ihren Werth bereits anerkannt hat, eine neue Stütze finden werde.

Für die Reorganisation der Aich-Anstalt und ihre *wesentlichen Verbesserungen* sind unter der thätigen Mitwirkung der Verwaltungs-Commission und besonders ihres Vorstandes von Ihnen, verehrte Herren

Collegen! so bedeutende Resultate erreicht worden, die einst auf jedem Strome zum Muster dienen können. Sie haben Ihren Bemühungen noch kein Ziel gesetzt, und man darf hoffen, dass der möglichste Grad der Vollkommenheit erlangt werde. — Die Aichung der Schiffe auf dem holländischen Rheingebiete nach gleichen Vorschriften, ist bereits zugesichert.

Mit reger Sorgfalt haben Sie die Lage der ehemals angestellten Rheinschifffahrts-Beamten in Holland erwogen. Von dem festen Gange der Central-Commission und den gerechten Gesinnungen des Staates, dem sie zur Versorgung oder Pensionirung angehören, lässt sich erwarten, dass ihr Schiksal früher als jenes der ehemaligen westphälischen Staatsdiener entschieden werde.

Eine geraume Zeit wurden Schifffahrt und Handel durch doppelte Zollerhebung in den zwei Octroi-Aemtern Neuburg und Germersheim schwer belastet. Der Central-Commission verdanken sie durch eine Reihe zum Zwecke führender Verhandlungen die Befreiung von diesem Drucke, den die Krone Baiern zwar nicht aufgelegt, aber auch nach der Besitznahme der Rheinprovinz nicht entfernt hatte. Dem *Rechte* immer huldigend, theilte sie den gesetzlichen Zoll. Es ist nicht zu zweifeln, dass die jüngsten Discussionen über die Rückerstattung des Bezogenen für die Schiffer der betheiligten Rheinufer-Staaten einen ähnlich glücklichen Erfolg haben werden. Noch fehlt zur Schlussfassung der Central-Commission die Königl. Preussische Abstimmung, falls sie nach einer instructionsmäsigen Erklärung des Königl. Baierischen Herrn Bevollmächtigten noch nothwendig gefunden werden sollte.

In Hinsicht der Reinigung des Stroms und der Leinpfade ist, obwohl sie jetzt jedem Uferstaate überlassen bleibt, durch Ihr eifriges Zusammenwirken ein vollkommnerer Zustand eingetreten, als in der vorigen Zeit, wo nur *zwei* Regierungen zu dieser Sorgfalt verpflichtet waren. Man hat auf dem Mittelrhein durch Ihre Veranstaltung ein

Werk vollbracht, das seit einem halben Jahrhunderte unter die frommen Wünsche gehörte.

Der wichtige Gegenstand der Frachten-Regulirung hat die Central-Commission nicht ohne Gewinn besserer Anordnungen beschäftiget. Sollten sie fruchtlos gemacht werden, so tritt ein neuer Impuls ein, die Regel des Artikels 17 der Wiener Convention zu befestigen.

Ueber die Schiffergilden ist bereits vieles zur Vorbereitung des künftigen definitiven Reglements verhandelt. Die Erhaltung des *Status quo*, in Hinsicht der betheiligten Individuen, gehört unter Ihre noch zu erledigende Berathungs-Stoffe.

Erhaltung der *Gemeinschaft* in Allem, was die polizeilichen und finanziellen Verhältnisse des Rheinschifffahrtswesens betrifft, ist das erste Princip, wenn nicht nach und nach das traurige Verhältniss für den Handel herbeigeführt werden soll, dessen Bild die zweite Epoche der Rheinschifffahrts-Geschichte hinreichend darstellt. Schon aus diesem einzigen Grunde dürfen wir hoffen, dass die *gemeinschaftliche* Gebühren-Erhebung, jedoch nicht in dem Geiste einer leoninischen Gesellschaft, fortdauern werde. Die Bearbeitung der möglichen Plane für die Vertheilung der Einkünfte ist nach allen nur denkbaren Gesichtspunkten vollbracht.

Die Freiheit der Kleinschifffahrt hat jüngst auch in Hinsicht des Besuches der Häfen eine neue Garantie erhalten. So lange die Wiener Convention und durch sie die Central-Commission bestehet, hat man nicht, wie in der Vorzeit, die Sperre eines Hafens durch Ketten gegen fremde Schiffer zu besorgen, — ein Fall, der nur im Gefühle der Uebermacht gegen einzelne entstehen konnte, die verabsäumten, in der Vereinigung *mehrerer kleiner* Kräfte die Vortheile des *Gleichgewichts* zu suchen.

Sie haben, hochgeehrte Herren! alle die Missbräuche genau untersucht, welche seit Jahrzehnden die an und für sich schon hinreichend drückende Zwangsanstalt des Stapels noch empfindlicher machten. Alles,

was sich nicht aus der Convention von 1804 herleiten liess, wurde durch Ihre Einwirkung unterdrückt, und dadurch für den Augenblick geleistet, was in Ihren Kräften lag. Abgesehen von den pecuniären Vortheilen, welche hiedurch dem Handelsstande und rückwirkend zunächst dem deutschen Publicum zuflossen, mag dieser Schritt vielleicht auch der Stadt Cölln die Veranlassung gegeben haben, freiwillig einen Theil der Stapelfesseln zu lösen, die sich, in Hinsicht der Verführung der Landesproducte, selbst von den schlauesten Stapelvertheidigern auch nicht scheinbar rechtfertigen lassen. Dafür, dass der Genuss dieser ersten Lichtstrahlen auf die Schifffahrts-Freiheit nicht durch Beibehaltung eines auf den *vollen* Stapelzwang berechneten Schifffahrts-Systemes verkümmert werde, sind Sie im Begriffe angemessene Sorge zu tragen. Vielleicht ergiebt sich damit eine Veranlassung zu Nachahmung des Cöllner Beispiels, besonders in einem solchen Momente, wo man den begünstigten Schweizer, der an den Lasten des Conventions-Verbandes keinen Antheil nimmt, ohne Aufenthalt seine Reise nach Holland fortsetzen siehet, während die Unterthanen der verbündeten Fürsten sie unterbrechen und mannigfaltigen Tribut erlegen müssen, um gleichsam die fortdauernde Existenz eines zwischen S.r Majestät, dem ci-devant Kaiser der Franzosen und dem weiland deutschen Reiche geschlossenen Vertrags zu honoriren.

Auch dem nützlichen Institute der Wasser-Diligencen, das dem reisenden Publikum eben so grose Vortheile, als einem Theile der Unterthanen der Rheinufer-Staaten gewähret, das dem Handel als Wasserpostanstalt *schnellere*, *wohlfeilere* und zugleich *eben so sichere* Versendungen, als auf den Postwagen zu Lande, möglich macht und vielen Schifferfamilien ihre Nahrung sichert, haben Sie besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die von Ihnen angeordnete Untersuchung des Ganzen, zum Zwecke möglicher Verbesserungen, ist grosentheils vollbracht, und es reifen Vorschläge, die dasselbe nicht nur vervollkommnen, sondern vielleicht auch Ihren Verhandlungen eine Veranlassung geben werden,

die Organisation einer vollkommenen Postanstalt auf den ganzen Rhein und einige Seitenströme auszudehnen, — eine Unternehmung, deren Werth schon unsere Voraltern fühlten, deren Ausführung aber in den zwei ersten Epochen der Rheinschifffahrt zu vielen Schwierigkeiten unterworfen war.

Es wäre mir leicht, noch eine Menge praktischer Vorschläge in Erinnerung zu bringen, zu welchen mehrere verehrliche Mitglieder durch die oberste Leitung der Administration veranlasst wurden; — ich könnte auf mehrere wesentliche Verbesserungen in der finanziellen Parthie des Rheinschifffahrtswesens hinweisen, und zugleich der vielen erledigten Beschwerden und Reclamationen mancherlei Art gedenken. Allein mir scheint das Vorgetragene mehr als zu genügen, um *ohne Erröthen für die Central-Commission* der Wiederkehr ihres Constituirungstages gedacht zu haben. — Leicht konnte ich zwar stets begreifen, warum das grosse Publikum, dem ein Theil unserer Verhandlungen *ganz unbekannt* ist, das den *scheinbar einfachen* Gegenstand nicht in seinen *mannigfaltigen* Verzweigungen des ausgedehnten Organismus kennt, und noch an das letztere Zeitalter des Constitutionen- und Länderwechsels, so wie an den Galopp in der Gesetzgebung und den Verwaltungs-Organisationen gewöhnt ist, auch den unvermeidlichen Aufenthalt durch viele nothwendige Instructions-Einholungen von Paris, Berlin, München, aus dem Haag u. s. w. nicht in Berechnung nimmt, die Gründe des verzögerten *vollen* Genusses der Rheinschifffahrts-Freiheit in den *Personen* und *nicht* in der *Sache* suchte. Schwer ward es mir aber, zu begreifen, wie sich ein vormaliger Rheinschifffahrts-Beamter — falls ihn nicht *persönliche unreine* Absichten geleitet haben — entschliessen konnte, seinen *goldenen* Ruhestand zu benutzen, um der Central-Commission eben so unwahr als bitter vorzuwerfen, »dass sie *noch zu keinem einzigen erspriesslichen* »*Resultate binnen dem Berufe ihres Geschäftsganges habe gelangen* »*können; dass alle ihre bisherigen Arbeiten so gut als ungeschehen*

»*zu betrachten seyen*, und in *ihrer Geschäftsführung* (die doch bekanntlich unausgesetzt von den hohen Ministerien der sieben Rheinufer-Staaten controllirt wird) »*der Grund liege*, *dass der Zweck ihrer* »*Mission unerreichbar bleibe.*«

Doch — mir fällt eben ein:

Die schlechten Früchte sind es nicht,
Woran die Wespen nagen.

Discours du Commissaire de S. A. R. le Grand-Duc de Bade près la commission centrale pour les affaires de la navigation du Rhin, Monsieur HARTLEBEN, *Conseiller privé de la régence et Président temporaire, prononcé dans la 147.me séance en remettant la présidence à Monsieur* ROESSLER, *Conseiller privé de la chambre des domaines et Commmissaire de S. A. S. le Duc de Nassau.*

(Imprimé par ordonnance de la commission centrale, en vertu de son arrêté du 6 Août 1819.)

En cédant pour la deuxième fois la présidence de la commission centrale á M.r mon successeur, designé pour le mois commençant, je crois devoir faire mention d'un moment, qui, même sous les évènemens les plus défavorables d'un avenir voilé, conservera du moins une importance historique. Ce fut *le 5 Août, il y a trois ans*, que Vous Vous êtes réunis pour la première fois, et que la commission centrale pour les affaires de la navigation du Rhin s'est constituée. Il se peut, que Vos espérances étaient plus grandes alors et la perspective plus favorable à l'égard des resultats futurs de Vos efforts. Vous pouviez présumer des difficultés, mais non pas calculer leur durée, ni mesurer leur grandeur. Votre fermeté et Vos forces ont redoublé depuis pour atteindre à un but, qu'on a rendu très-pénible. Ce but, en effet, a été fixé tant à Paris qu'à Vienne, mais le soin d'applanir le chemin, pour y parvenir, Vous a été reservé.

S'il est vrai, que l'avancement du commerce entre les peuples doit être compté parmis les objets les plus importans de l'interêt national européen; s'il est vrai aussi, que la navigation libre et reglée sur les fleuves en est la base principale, alors l'histoire de Vos déliberations mérite d'être traivaillée par un écrivain, qui, exempt de tout ésprit de

parti et d'intérêt personnel, joigne la sagacité aux sciences et a une érudition solide, afin de pouvoir s'élever à la région plus sublime d'un historiographe pragmatique. Lui crayonner la marche de Vos déliberations, obvier par un court apperçu de nos travaux au reproche malin, que la commission centrale n'avait jamais pû s'accorder, même sur les choses qui dépendaient d'*elle*, ni parvenir à des resultats profitables quelconques; indiquer, pourquoi les déliberations de cette nature ne sauraient être mesurées d'après un éspace de tems, ni jugées sur les negociations qui ont precédé; montrer enfin, qu'on ne peut, que par ignorance ou dans une mauvaise intention, imputer *aux personnes* les obstacles, qui se trouvaient dans la chose; un pareil essai, fait au jour du troisième anniversaire de Votre constitution et au commencement d'une nouvelle époque, ne Vous paraîtra assurement pas deplacé.

Comme j'ai été, pendant la période la plus longue et la plus importante de Vos déliberations, un observateur éloigné et particulier, on ne peut me soupçonner de vouloir m'ériger en avocat dans la propre cause. Vous n'avez pas besoin non-plus d'un apologiste, le devoir sacré d'agir dans l'esprit et en conformité de Vos instructions étant inséparable de Votre vocation honorable. Il serait superflu de déclarer au milieu d'hommes si éclairés, que les observations répandues dans ce discours, que le moment, dont j'ai parlé, a seul occasionné, et qui est le fruit d'un loisir trop borné, ne sont que des sentimens individuels, peu propres pour être discutés ou mis en parallèle avec mes déclarations officielles.

Mais avant d'ébaucher le tableau de Vos déliberations, et après avoir jetté un coup-d'oeil sur l'histoire de la navigation du Rhin dans les tems plus reculés, permettez que je devéloppe et le sujet pour lequel et les circonstances, sous lesquelles Vous avez commencé et continué de Vous acquitter de Vos commissions.

La liberté de la navigation du Rhin fut déjà prononcée sous la monarchie franque. Toutes sortes d'impôts sous les noms les plus variés en rendaient l'usage pénible. Aussi longtems que le Rhin était, sous les

empereurs d'Allemagne, une propriété du fisc impérial, on se contentait de la perception des péages et abandonnait la navigation à la disposition arbitraire. Du fisc de la chambre impériale les péages du Rhin passèrent dans les mains des électeurs et princes du Rhin. Les bateliers et les commerçans des villes libres de l'empire profitèrent de ce moment favorable pour s'assurer du monopole commercial. Six villes libres, situées sur le Rhin, s'emparèrent de la possession *exclusive* de la navigation; et pour jouir du monopole remporté avec plus de tranquillité et de sureté, on partagea le fleuve et établit des stations. La seule convenance des gens de commerce fonda les stations principales, qui, cependant, n'étaient pas exclusives. Dans cette période d'une entière liberté des bateliers et négocians, la participation à la navigation dépendait du plus ou moins de richesses que possédaient les associations des bateliers et des commerçans. La puissance territoriale entreprit de combattre les monopoles de la noblesse de Plutus. Cette lutte aurait durée plus longtems, si la découverte de l'Amérique et de la nouvelle route pour les Indes orientales n'étaient pas survenue. Ceci donna une autre direction au commerce, et facilita aux villes secondaires les moyens, soutenus par leurs princes, de faire tomber la prépondérance commerciale des villes libres du Rhin.

Un système tout-à-fait changé, fit le commencement d'une *nouvelle* période de la navigation du Rhin. A la place des établissemens formés dans la première par des sociétés particulières, assujeties à des changemens et collisions continuels, succédèrent des institutions crées par l'état, protégées et garanties par des réglemens de police émanés des souverains. Si ces derniers se seraient unies et qu'elles auraient traité la navigation comme un ensemble cohérant, on aurait vu réalisée, il y a quatre siècles, l'idée d'une convention sur l'octroi à l'effet d'obtenir la simplicité et l'uniformité de systéme. Les négociations des quatre princes-électeurs réunis, qui ont eu lieu dans les chapitres de pèage, démontrent que cette idée ne leurs était pas étrangère; mais la raison pourquoi l'on n'a pas

voulu la réaliser, se trouve dans les efforts reciproques qu'on a faits secrétement à remporter la supériorité; dans l'exclusion des princes allemands du second rang de la participation égale aux droits de péage, et en profitant de la bonne disposition de l'empereur à accorder des privilèges. C'est de cette manière que les étapes, et avec elles nombre de plaintes, tant publiqnes que particulières, furent crées. Pour y remédier, on conclût des conventions et choisit des compromissaires. Même l'électeur de Mayence, Jacques, signa en propre main la convention sur les péages de 1506, où était contenu le passage suivant: »la navigation »du Rhin sera *libre*, et le batelier, après avoir dûment acquitté les »droits de péage existans, ne peut *nullepart* être arrêté.« Les électeurs qui étaient présens, se félicitèrent — mais malgré le traité signé, rien ne fut changé à Mayence. Aucune autorité ne fut chargée de surveiller l'exécution du traité, ni d'écarter les entraves effectives ou prétextées, survenues plus tard. Dès lors le système banal et coactif s'étendit décennalement sur la navigation. On intenta des procès, et on usa de représsailles, lesquelles dernières n'étaient, pour la plupart, nuisibles qu'au commerce. Mais dès que les parties opprimées ont commencé avec succès à outrepasser les ports où existaient les étapes, on a offert un accomodement, dont l'accomplissement fut retardé aussi longtems que l'on a jugé nécessaire, pour ne plus devoir craindre la perte de droits *forcés*. Une suite de conclusions de paix, où l'on a consacré à cet objet des articles particuliers, font preuve, combien, non seulement les princes allemands, mais même les premières puissances européennes en ont compris la grande importance, et combien les plaintes contre les relâches forcées et d'autres entraves faites à la navigation, étaient générales. La liberté de la navigation se trouve confirmée sans reserve dans les conclusions de paix de Westphalie, de Ryswick, et de Bade, et les capitulations des empereurs s'énoncent très-cordialement:

»que les embarcations peuvent monter et descender le Rhin, sans »arrêt, et que tout le monde peut profiter avec droit et raison

»de cette occasion magnifique, accordée par dieu, et de cette »bienfaisance de la nature etc.«

Mais qui aurait dû vivifier ces *paroles inanimées*? — Ses gardiens se trouvaient à Vienne restraints à un pouvoir judiciaire, qu'il ne leur était permis d'exercer sans être invoqués, et même alors entravés par des formes de procédures très-tortueuses. Dans cet intervalle chaque parti s'aida aussi bien qu'il pût. Les états voisins passèrent entr'eux des transactions, que chacun exécutait aussi longtems, qu'il ne pouvait les violer sous l'égide d'une autorité plus puissante.

Le traité de paix de Luneville forme la *troisième* époque de la navigation du Rhin. L'essence du système de la seconde resta intacte; — seulement les moyens de garantie furent augmentés. La France, en possession de toute la rive gauche du Rhin, pût facilement réaliser l'idée de l'unité et de l'uniformité dans le système de l'administration et de la perception. Dans l'Allemagne elle possédait les principaux ports pour le commerce du Rhin. — Le commerce de la rive droite du Rhin, ne pût pas méconnaître sa position dépendante de la France, et pour la navigation du Rhin, exercée par les allemands, c'était déjà un gain considérable d'avoir échapé à la perspective d'une existence précaire. Pour cette raison la conclusion d'une convention, rédigée et présentée par la France, ne trouva pas de grands obstacles. Sous le rapport des droits à payer l'électeur-archi-chancelier fût le seul intéressé allemand. L'organisation du système d'administration n'importait immédiatement qu'à plusieurs états riverains allemands. Néanmoins beaucoup d'objections fondées en ont été faites; et elles devaient être vuidées par les mêmes plénipotentiaires signataires de la convention principale, réunis de nouveau à Paris. Mais durant cette réunion le préfet français à Mayence exécuta une des parties les plus essentielles du traité, qui devait être amendé.

L'Allemagne dut à la convention de l'octroi, l'abolition d'un système de péage onéreux, et l'introduction d'établissemens utils, relative-

ment à la police de la navigation. Mais cependant elle ressentit l'effet des prérogatives et avantages, accordés à la rive gauche du Rhin, et notamment aux ports de Mayence et de Cologne, — prérogatives, dont l'injustice a déjà été reconnûe lors du congrès de Rastadt. L'ouvrage commencé à Paris en faveur de l'intérêt privé d'un seul état, a dû maintenant s'achever dans la même ville, en faveur de tous les états. La grande superiorité du traité de paix de 1814 sur tous les autres, en tant qu'ils regardent la navigation, consiste en ce qu'il en étend la liberté parfaite et l'uniformité des droits sur *tous* les fleuves allemands et qu'il assure en même tems l'exécution *pratique*, en reservant au congrès de Vienne l'émission des principes et dispositions y rélatifs.

Les actes de Vienne ouvrent la quatrième période de l'histoire de la navigation du Rhin. L'assemblée des hommes d'état distingués, auxquels nous en sommes redevables, était animée du même esprit et tendait à forces réunies vers le même but, qui était de délivrer la navigation de toutes les entraves notoirement dommageables. Il s'entend de soi-même, que le traité de paix de Paris dut leur servir de base. L'abolition des relâches forcées n'en étant pas une conséquence absolument necéssaire, on prit le parti d'en examiner scrupuleusement la valeur ou la non-valeur; car, sans faire entrer en considération l'intérêt local ou provincial, la possibilité n'était pas inimaginable, que les états riverains jugeassent convenable de conserver ceux de ces établissemens, qui existaient déjà. L'ancien directeur général de la navigation se trouvant casuellement à Vienne lors du congrès, l'ambassadeur hollandais, considérant qu'il avait longtems présidé à la direction de l'octroi du Rhin, proposa de l'entendre là-dessus et sur quelques autres points principaux de la convention de 1804. Il se présenta avec la députation de la ville de Mayence pour les affaires de son étape; et quoiqu'il était d'avis qu'il fallait conserver, à quelques modifications près, les relâches forcées, il fut néanmoins arrêté à l'unanimité à la quatrième séance de la commission du congrès, que ces établissemens seraient abolis tant à Mayence

qu'à Cologne. Ce pas fait le chemin était frayé; cependant, comme il fut réservé à la commission centrale future d'élever sur cette base presque tout l'édifice de la nouvelle législation, il est sans doute plus remarquable, qu'ils se soient accordés si-tôt sur plusieurs autres points, qu'il n'est étonnant, que leurs déliberations n'aient duré que deux mois pas même entièremeut accomplis. Ils ne s'occupèrent que de principes *généraux*, dans le devéloppement desquels ils n'entraient point.

Je vais maintenant, Messieurs très-honorés! éclairer la position, où la confiance de Vos Souverains Vous a appelés pour *effectuer* la convention de Vienne.

La tâche de la commission centrale n'était pas une simple *exécution*, puisque celle-ci suppose des ordonnances étendues; son double but était plutôt d'appliquer, sauf la diversité des rélations locales à considérer, ce qui était déjà spécialement arrêté et de donner, pour *tout le reste*, une *nouvelle* législation *conventionelle*. Il était *facile*, à la vérité, de *désigner*, pour l'instruction intérimaire à publier, ceux des articles de la convention de 1804, dont celle de Vienne prononce l'abolition; mais comme ces deux traités ne partent pas du *même* principe dans la *même* étendue, et que le système de *l'un* est ébranlé jusque dans ses fondemens par celui de *l'autre*, il était beaucoup plus *difficile* de les *remplacer*, là où il était besoin, par d'autres préscrits, encore *avant* la publication du réglement définitif.

Pendant cette amalgamation temporelle du vieux et du nouveau la commission centrale devait travailler une nouvelle législation, qui, en conservant de l'ancienne ce qu'elle avait d'utile, régardât la convention de Vienne comme instruction en même tems qu'elle la *compléterait* dans plusieurs objets, dont cette convention cite une *vingtaine d'exemples*. Une *triple* déstination a été assignée à la commission centrale jusqu'a la publication du règlement définitif. Comme autorité *législative* elle delibère et arrête la législation intérimaire et définitive de la navigation du Rhin. En sa qualité d'autorité *administrative* suprême, elle ordonne,

conduit, et contrôle l'administration immédiate jusqu'à la publication du réglement définitif; et comme collège *administrative judiciaire* elle informe et décide plusieurs affaires citées expressément comme appartenant à son ressort.

La marche, que la commission centrale avait à suivre pour s'acquitter de cette *triple* charge, n'était pas douteuse *en elle-même* et ne le serait peut-être pas devenue, si, dès le premier moment, des sémences de débats, partant *de dehors*, n'avaient pas été jetées dans son assemblée.

A peine aviez-Vous, au jour anniversaire, dont je fais mention, reconnu mutuellement Vos pouvoirs et arrangé Vos rélations intérieures avec facilité et sans pédanterie diplomatipue, que les fonctionnaires chargés des travaux préparatifs, furent invités à les présenter. L'ancien directeur-général de la navigation du Rhin présenta le premier, *au lieu de matériaux*, un projet d'instruction intérimaire *achevé*, qu'il accompagna des expressions de son mécontentement des résultats de l'administration provisoire d'alors, d'où il avait été écarté, ainsi qu'il est notoire, par M.r le comte de SOLMS-LAUBACH, lequel, ce me semble, y avait été déterminé par des réflexions très-sages. Il assura en même tems, ce qu'on n'aura pas peine à croire, qu'il *lui* avait été absolument impossible de s'accorder, de quelque manière que ce soit, avec ses collaborateurs.

Monsieur EICHHOF, dans son travail, partait du principe, que l'instruction intérimaire n'avait *d'autre* but, conformément à l'acte de Vienne, que d'annoncer au public, que la commission centrale s'était constituée et qu'elle avait pris la direction des affaires de la navigation du Rhin. Selon lui la convention de 1804 devait être maintenue comme norme *unique* jusqu'à la publication du réglement définitif; et les étapes de Mayence et de Cologne n'eussent été supprimées que pour la *pure forme*. La commission centrale ne trouva pas fort évidente cette interprétation remarquable de l'article 31 du traité de Vienne, quoique M.r EICHHOF s'en rapporta avec beaucoup d'assurance à sa présence personnelle à Vienne et à l'expérience qu'il s'était acquise comme ancien

chef de l'administration. Il soutint plus tard, dans un écrit imprimé, que son opinion était justifiée et par le *dessus* et par le texte de l'article sus-mentionné. Voici la teneur de l'un:

»Mode, d'activer le *nouvel* ordre des choses.«

L'autre porte:

»On suivra jusqu'à la confection et sanction définitive du nouveau »réglement, la convention de 1804, en indiquant toute fois, les»quels de ses articles se trouvent déjà *supprimés* par les dispo»sitions *actuelles* et quelles *autres* dispositions il faut *déjà apré»sent* y substituer.«

Monsieur Eichhof nous assure, qu'on a de la peine à comprendre, comment, malgré cette *grande précision*, il ait pu s'élever des doutes sur la tendence et les vues des auteurs de la convention de Vienne. Il a parfaitement raison en tant que, sans *son* interprétation il ne pouvait s'en élever. Celui, qui préscrit le mode de fixer le *nouvel* ordre des choses, ne peut pas vouloir, que l'*ancien* ordre, c'est-à-dire, la convention de l'octroi de 1804, soit maintenu *pure* et *simple*. Celui, qui ordonne la désignation des articles *déjà* supprimés ou à remplacer *dès aprésent* par d'*autres* préscrits, ne saurait avoir l'intention de publier, qu'on ira supprimer *encore* ce qui est *déjà* supprimé, etque ce, qui doit *dès aprésent* être remplacé par d'autres préscrits, lesera *dans l'avenir*.

Il ne faut pas être initié dans les principes de l'herméneutique pour s'appercevoir de la bizarrerie de l'intreprétation de Monsieur Eichhof. Comment ces hommes d'état, doués de tant de sagesse et de pénétration, se seraient-ils avisés de faire notifier au public l'*abolition formellement* prononcée des relâches forcées, en même tems qu'ils feraient composer une instruction intérimaire, qui ne contint que la *durée* des ordonnances subsistantes? Où est le législateur, digne de ce nom, qui publie, que ce *qui subsiste, subsistera désormais*, et qu'on le laissera subsister *tant* qu'il ne sera pas *supprimé?*

La commission centrale, composée d'hommes, dont les lumières en fait de législation ont été souvent avérées en d'autres occasions, ne se souviendrait aujourd'hui qu'avec un sentiment pénible de l'*anniversaire* de sa constitution, si elle s'était laissé déterminer à une pareille démarche. Cependant, si l'on en croit au témoignage d'un auteur-particulier, les longs rétardemens n'ont eu lieu qu'*à faute* d'avoir régardé la chose sous ce point de vue.

Conformément aux voeux de la commission centrale, Monsieur le Commissaire de Nassau présenta un projet d'instruction intérimaire, lequel, il faut l'avouer, était dans tous ses fondemens, l'*antithèse* de celui de M.r Eichhof. De même que celui-ci ne tendait qu'à conserver la convention de l'octroi et à *flatter* le public de l'*espérance* de voir la navigation libre; de même celui-là n'aboutissait, quoique sous le beau point de vue d'une libertè pleine et entière de la navigation, qu'au bouleversement de tout le système administratif subsistant et de toutes les parties y adhérentes. Malgré les efforts, qu'on a faits à plusieures réprises de rédiger le projet de Monsieur le Commissaire de Nassau de manière à pouvoir être adopté, on n'en put cependant pas venir à bout, vu que les prémisses des *deux* projets n'étaient pas conformes au sens de la convention de Vienne.

Ils étaient suivis succéssivement de quatre autres projets d'instruction intérimaire, dont quelques-uns eurent, à la discussion, plus ou moins l'approbation de la majorité. Mais pas un était de nature à pouvoir emporter tous les suffrages.

Enfin les discussions solides et multipliées, qui avaient eu lieu touchant cette matière, fournirent les moyens de travailler une instruction intérimaire composée des *deux* conventions. Ce nouveau projet ayant été adopté sans aucune condition par cinq membres de la commission centrale et par les *deux* autres avec la réserve de demander le consentement de leurs cours, on fixa un terme de quatre semaines, pour pouvoir faire valoir l'article 17 de l'acte du congrès. Il est re-

marquable, que *tous* ces projets partaient du principe de la *suppression* des *étapes* de Mayence et de Cologne; principe, que professa *longtems* même Monsieur le Commissaire de Prusse jusqu'au moment où il parut avec sa déclaration, qu'*avant* la sanction du réglement *définitif* les droits d'étape de Cologne ne pouvaient être abolis, du moins pas en faveur des Pays-Bas.

Nul ne sera surpris, pour peu qu'il connait la marche des négociations diplomatiques, de ce que pendant le cours de ces délibérations on ait essayé plusieures propositions élusives. Mais la commission centrale ne se laissa *jamais* dévier de la route qui pouvait la mener au but.

Enfin Monsieur le Commissaire des Pays-Bas se déclara sur le dernier projet adopté par la majorité d'une manière, qui, à la vérité, n'exprimait pas son plein consentement, mais laissait entrevoir la facilité d'en venir à un accommodement. Cependant la cour de Prusse en *réfusa* la ratification et avança le principe tout neuf, que l'instruction intérimaire devait *se borner à la seule introduction de la perception partielle des droits d'octroi.* La persévérance de la commission centrale ne s'affaiblit ni par *cette* déclaration, ni par *celle* faite plus tard, qui lui laissa l'alternative ou de se contenter d'une instruction intérimaire sans abolition des droits de relâche, ou de s'occuper exclusivement à composer le réglement définitif. Même la proposition plusieurs fois réitérée, d'invoquer l'arbitrage des puissances garantes de l'acte du congrès de Vienne, resta sans effet, attendu que les moyens de parvenir à un accommodement, n'étaient pas épuisés tant qu'on débattait encore par de notes motivées, et qu'il dépendait de la volonté d'*un seul* gouvernement de faciliter un accommodement par un acte, qui put garantir son intention *réelle* de faire exécuter le traité.

L'historiographe futur ne devra pas oublier de devélopper la marche suivie par la commission centrale pendant les différents entre la Prusse et les Pays-Bas. Sans prendre parti elle exerça son influence toutes les

fois qu'elle jugea *épuisée* la matière, ou qu'il s'agissait de remplir des obligations *conventionnelles.*

Ces discussions s'entamèrent dès la sixième séance, lorsque M.r le Commissaire de Prusse, à l'occasion de quelques réclamations présentées par la chambre de commerce de Dusseldorf, avança l'assertion, que la suppression des relâches forcées et l'introduction d'une liberté parfaite *sur tout le cours du Rhin* devaient avoir lieu simultanément *déjà pendant l'intérim.* Ceci mèna à des discussions sur le *sens* du *premier* article de la convention de Vienne, lesquelles étaient soutenues de part et d'autre avec une abondance d'argumens ingénieux, dont aucunes négciations sur le droit maritime aux embouchures des fleuves ne fournissent quelqu'exemple. Ce n'étaient pas de *vaines* propositions, qui ne visaient qu'à *des projets de retardemens;* il était question d'un objet de la dernière importance pour le commerce et la navigation; car, si l'on pouvait démontrer à l'égard d'un mot douteux du premier article de la convention de Vienne, que les vues des hautes parties contractantes étaient allées *au-delà* de la liberté de la navigation *sur les fleuves*, ou bien, si la Prusse donnait l'exemple d'une déclaration bienfaisante sur la *réstriction* des droits maritimes aux *embouchures* des fleuves allemands, alors le profit pour le commerce libre entre les peuples, qui doit être compté parmis leurs voeux le plus hautement prononcés, était immense. Les actes sur cette importante matière peuvent être regardés comme clos. Quoique la commission centrale ne soit pas *compétente* de faire valoir de plus grands résultats en faveur de la navigation, il arrivera peut-être plutôt qu'on ne pense, que la semence jettée produira, sur le champ diplomatique, des fruits précieux à l'égard *des traités de commerce, qui pourront être conclus dans la suite.* Celui qui croit exaucés les voeux les plus hardis, lorsqu'il voit les embarcations descendre le Rhin sans difficultés jusqu'à la mer, n'a pas compris ce que veut l'esprit du dix-neufième siècle. Les avantages de la navigation libre reçoivent leur véritable prix de la liaison plus libre des états riverains du Rhin avec les

peuples hors du continent et non pas de l'étendue plus ou moins grande du fleuve, que l'état, auquel il appartient et qui pour son intérêt privé interrompt ou détruit cette liaison, veut bien accorder à la navigation. Je ferai parler à cet égard un nouvel auteur bien éclairé. C'est le Référendaire privé NEBENIUS, qui, dans un ouvrage qu'il a publié l'année passée et qui n'est pas aussi repandu qu'il le merite, intitulé: *Observations sur l'état de l'économie politique de la Grande-Brétagne*, s'exprime page 121.

»Toute disposition conventionnelle sur la perception des droits d'octroi en Hollande, est illusoire et inutile aussi longtems que celle-ci charge d'impôts arbitraires les marchandises de transit, et que toutes celles, qui nous viennent ou sont expédiées par la voie de la Hollande, ne peuvent échapper aux lois de douâne de ce pays; car, si d'un côté elle remet tous les droits d'octroi, il est en son pouvoir d'en lever de l'autre le double ou le triple sous le nom de transit ou de droits maritimes.«

»Par conséquent on ne peut pas dire proprement, que le Rhin est libre pour toutes les nations; car il n'y a effectivement, que le Rhin allemand, qui soit *livré* aux Hollandais, ainsi qu'aux Français et aux Suisses, pendant que le Rhin hollandais obéit aux lois arbitraires de la nation, qui possède les embouchures du fleuve.«

»Sans nous ingérer de commenter la convention de Vienne, il nous parait qu'on puisse établir cette alternative: où la convention permet à chacun des contractans de percevoir, outre les droits de navigation reservés expressément, encore d'autres extraordinaires, ou elle ne le permet pas. Dans ce dernier cas les péages de transit ne devront plus subsister à côté des droits de navigation ordinaires, sanctionnés par l'usage ou à regler d'après le tarif de Vienne; et dans le premier cas, les états riverains du Rhin pourront, tout aussi bien que la Hollande, distinguer entre les droits de transit et ceux de navigation.«

»Un traité, stipulant dans tout son contenu des droits et obligations

égaux et reciproqués, ne peut raisonnablement être interprété de manière, que l'une des parties contractantes n'aurait obtenu que des droits et point d'obligations, l'autre ne se serait chargée que d'obligations et de devoirs sans droits aucuns.«

»Comme la navigation sur le Rhin allemand comprend aussi le transit par eau à travers l'Allemagne, on pourrait lever de bon droit un péage non-conventionnel, outre le droit d'octroi ordinaire, si-tôt qu'une marchandise, venant de la Hollande ou y allant, toucherait les frontières d'un état de la confédération germanique.«

»Que deviendra la navigation du Rhin, si chaque état, dont ce fleuve baigne le territoire, étend à volonté son système de douane sur le transit par eau, s'il fait visiter et plomber les chargemens, s'il exige des déclarations detaillées, s'il defend le transit ou le charge d'impôts; l'un parceque la marchandise fait partie de son ancien commerce, auquel il renonce à regret; l'autre parcequ'il songe à s'emparer du commerce intermédiaire; un troisième, parcequ'il ne veut pas nous faire parvenir de la part d'un tiers, qui nous sert mieux tant pour la qualité que pour le bon marché, une production, qu'il convertit lui-même et qu'il voudrait nous faire accepter malgré nous.«

»Quand même on réconnait le droit de la Hollande de percevoir, outre les péages ordinaires, des droits particuliers pour les établissemens de port et de navigation; quand même on suppose, que le gouvernément hollandais ne se prévaudra jamais de ce droit pour opprimer les états situés en arrière, une fixation invariable et conventionnelle de ces péages extraordinaires serait pourtant indispensable à moins qu'on ne suppose, que la convention de Vienne ait imposé aux états allemands l'obligation de ne lever sur les marchandises de transit hollandais que les droits fixés, pendant que la Hollande percevrait, outre les mêmes droits fixés, des péages indéterminés.«

»Si le traité de Paris porte:

»»On s'occupera au future congrès des principes, d'après lesquels

»»on pourra régler les droits à lever par les états riverains de
»»la maniere *la plus égale et la plus favorable* au commerce
»»de toutes les nations ;««

et que l'article 3 de la convention établit ces principes, doit-on supposer, malgré ces précisions très-claires, qu'on n'y avait d'autre intention que d'obliger la Hollande de lever ses impôts arbitraires précisement aux embouchures du Rhin dans la mer et *point ailleurs;* et n'est-il pas indifférent à l'Anglais, au Russe, à l'Allemand de payer les droits, qu'on lui demande pour des marchandises de pur transit, sous tel nom ou sous un autre, là, où le Rhin déborde dans la mer, au milieu de la Hollande, ou bien aux frontières de ce pays du côté de l'Allemagne?«

»Il est certain d'ailleurs, que toute charge imposée au transit, est préjudiciable au commerce d'expédition hollandais. Car il y dans la Suisse occidentale une traite qui, à la vérité, est variable selon le changement des rélations commerciales et du prix des marchandises, mais qui s'étend le plus souvent entre Berne et Basle, plutôt vers le Sud que du côté de l'Est, où la Hollande entre en concurrence avec les ports français; il y a une semblable dans l'Allemagne méridionale, qui traverse le Tyrol, où elle entre en concurrence avec les ports de la mer adriatique; enfin il y en a une troisième, qui tire par le pays situé entre le Rhin, le Wéser et le Mein, où la Hollande entre en concurrence avec les villes allemandes sur l'Ems et le Wéser, où les marchés naturels pour les productions coloniales se touchent et où il devient indifférent, si elles nous viennent de la Hollande ou bien des ports et villes sus-mentionnés.

»Tout impôt levé en Hollande sur le transport des marchandises, raccourcit le diamètre de son marché de la moitié de l'espace, pour lequel les frais de transport pourraient être fournis moyennant une somme égale à cet impôt. Il n'y a pas un seul pays en Europe qui eût *aussi peu* de motifs pour entraver ou surcharger le commerce que la Hollande proprement dite. Mais que nous sert-il, si le préjudice des mésures de ce pays rejaillit sur lui-même ?«

Comme tout ce que je viens de citer, exprime mes propres sentimens, à l'exception néanmoins de ce que cet auteur estimé veut prouver par la convention de Vienne, il faut que j'avoue en même tems, que les *avantages immenses*, qu'on prétend resulter pour les états riverains *allemands* de la réunion avec les Pays-Bas, me paraissent encore très-problématiques.

Une histoire *vraiment pragmatique* et *impartiale* de nos déliberations en fera preuve un jour et on rendra à la commission centrale la justice, qu'elle n'est pas restée *passive* durant les discussions entre le Commissaire de Prusse et celui des Pays-Bas, qu'elle leur a plutôt donné une direction qui pouvait mener *au but*, et a empêché d'y faire glisser des matières *hétérogènes*, aussitôt que ces dernières se sont manifestées *comme telles* pendant le cours des discussions. Elle proposa à tems la question touchant les demandes, que fait la Prusse aux Pays-Bas, afin de reconnaitre pour l'intérim, que ceux-ci avaient suffi aux obligations contractées. Elle s'énonça sur ce qui pouvait *de droit* être exigé des Pays-Bas, s'ils voulaient jouir, déjà *pendant l'intérim*, les avantages de la suppression des relâches forcées. Elle parvint par son influence *immédiate* à pouvoir déclarer le 5 Mars de cette année, que le gouvernement hollandais (qui s'attachait par une marche très-conséquente à l'intérim qui *lui* promettait *le plus* d'avantages) avait rempli tout ce que le *sens* du traité permet d'en exiger *dès-aprésent*, et qu'on s'attendait maintenant avec assurance aux demarches que ferait la cour de Prusse de son côté pour accomplir le traité. Dans une déclaration, faite plus tard, elle alla plus loin pour avoir une déclaration *catégorique*, si la suppression de l'étape de Cologne serait maintenant effectuée.

C'est à la demarche *ferme* de la commission centrale, que le commerce et la navigation doivent les resultats avantageux de l'abolition des droits de syndicat de 15 pour cent, de la cessation de tous les obstacles causés par l'institution de la douane, enfin de l'aveu général d'une réciprocité *parfaite*.

Celui, qui après tout cela voudrait soutenir, que la commission centrale avait manqué d'une marche *ferme* et *soutenue* dans ses délibérations et d'un mode précis dans ses votes, ne ferait que prouver une mauvaise intention, ou son peu de lumières et l'incapacité de juger de ses négociations. Certes, la manière, dont le comité du congrès de Vienne mania les affaires lors de ses délibérations sur la navigation, était glorieuse; mais je doute, qu'un homme versé dans les affaires et capable de juger de négociations diplomatiques, soutiendra, qu'elle pouvait servir de modèle à la commission centrale, dont les relations étaient *tout-à-fait différentes* de celles du comité. La base de ses délibérations était déjà désignée à la première. Elle ne pouvait donner à ses négociations d'autre direction que celle prononcée par les articles 31 et 32 du traité de Vienne. Le mode de voter lui est préscrit par l'article 17 de la même convention. La difficulté souvent éprouvée de s'accorder sur l'application de ces préscrits, n'était pas la suite d'interprétations *manifestement* erronées et de faux raisonnemens essayés par quelque motif que ce soit, sur des précisions les *plus claires;* la source en était plutôt dans la rédaction du traité même, laquelle permet d'interpréter *différemment* le sens de quelques-uns de ses articles, ou de choisir avec plus ou moins de succès les moyens pour l'exécuter. Tout ce qui se manifesta comme *réellement faux*, fut écarté sur le champ par la commission centrale. *De-là* derive le malheureux sort du projet d'instruction intérimaire composé par Monsieur Eichhof; projet qui voulait, que la commission centrale prononçât la suppression des relâches forcées seulement *pour la pure forme*, et qu'elle en garantît *expressément* l'existence pendant un espace de tems indéterminé. Mais on ne pouvait se dispenser d'entrer dans un discussion complette de tout ce qui était proposé sur les interprétations possibles des articles du traité avec des argumens *dignes* d'être examinés *de plus près*, et où la preuve de la supériorité de l'une de ces interprétations, qui seule pouvait la faire accepter au moins à la majorité, ne dépendait que de l'examen plus exact de ces

mêmes argumens. C'est *ainsi* que quatre projets d'instruction intérimaire ont successivement été discutés de point en point, sans que Messieurs les Commissaires se fussent accordés sur leur adoption, jusqu'à ce que le cinquième, auquel la commission centrale avait donné une tendence précise et puisée de *ses* délibérations, emporta enfin l'assentiment *personnel* de ses membres.

Si *quelqu'un*, qui, s'étant trouvé comme particulier au congrès de Vienne, a été à même d'entendre mainte chose, qu'on voulait bien lui dire, le trouve *incroyable*, que la commission centrale ne puisse comprendre la *clarté* du texte à la fin de l'article 31; si, au contraire, *plusieurs* hommes, qui, sans séjour personnel à Vienne, se sont familiarisé l'*esprit* des actes du congrès, ne trouvent *pas moins incroyable* la possibilité de méconnaître la *clarté* du *contenu opposé*; si, d'ailleurs, ils ressentaient de plus en plus les obstacles qui s'opposaient à l'exécution du texte bien compris, et qu'on ne pouvait réussir qu'avec beaucoup de peine d'en faire valoir le sens *dans la pratique*; alors les difficultés de parvenir au but, doivent être cherchées dans le *traité même* et non pas dans le *mode de délibérer et de voter*, ni dans l'insuffisance ou la défiance réciproque de la pluralité des votans, ni enfin dans la prétendue méprise d'avoir negligé le conseil, bon ou mauvais, d'un consultant importun.

L'avenir vérifiera, si l'espérance d'achever une instruction intérimaire se soit évanouie, et si, dans »*son état d'égarement*« il ne reste plus d'autre ressource à la commission centrale, que celle d'invoquer la décision *suprême*.

L'on conclut aisément, que la principale raison, pour laquelle le résultat *d'une partie* de ses négociations, — savoir une instruction intérimaire — n'a pas encore été publié, doive être cherchée *ailleurs* que dans les notes et les déclarations mutuelles. Mais on se tromperait fort, si on voulait la chercher dans la *fausse interprétation* de l'article 17 de la convention de Vienne. Cet article préscrit à la commission

centrale de prendre ses conclusions à la pluralité des voix absolue; mais il dispose en même tems que ses décisions ne seront *obligatoires* pour les *états riverains* qu'après que ceux-ci auront donné *leur* assentiment par *leurs* Commissaires. Il est vrai, qu'on a *tenté* en diverses occasions de substituer un faux sens à cet article, et qu'on fit même des protéstations contre les conclusions prises à la majorité de voix; mais elles n'ont pas entravé jusqu'ici la marche de la commission centrale aussi long-tems, qu'on les a reconnues de la part de la majorité comme de pures ordonnances pour l'exécution des dispositions *claires* du traité. Les limites d'une instruction intérimaire s'étendent au-délà de la pure exécution de dispositions *claires* et *textuelles ;* elles renferment une *ré-organisation* de l'*ensemble*, voulue par la convention, mais contenant quelque chose de plus qu'une pure exécution de ses dispositions littérales.

L'état riverain du Rhin, qui réfusa d'y adhérer, ne pouvait pas être obligé par la majorité prépondérante de l'accepter; mais ce réfus ne suffisait pas non-plus à en empêcher la mise à exécution. Mais comme l'effet bienfaisaut ne pouvait ressortir que de l'adhésion unanime, il se trouva justifié dans la nature des rélations, de rattacher les négociations. Le refus d'un seul ou de plusieurs états riverains, lequel ne peut jamais être regardé comme un véto par les autres, dans des cas qui ne sont pas ceusés appartenir à des *établissemens organiques*, et qui arrivent cependant le plus-souvent, nuira à eux-même, toutes les fois que les dispositions prises de la majorité, tournent à l'avantage de la navigation et du commerce; dans le cas contraire, tôt ou tard les *deux* parties se réuniront.

L'on ne peut pas désavouer cependant, qu'une explication doctrinale de cet article 17 du traité, *ainsi que de plusieurs autres*, serait bienfaisante; les publicistes et les initiés dans la diplomatie dévineront aisément les bonnes raisons, qui engagèrent la commission centrale à ne pas faire cette explication.

Jusqu'ici je n'ai fait mention que d'une *seule* partie de Vos négocia-

tions, — partie assujettie aux plus grandes difffcultés pour parvenir à des résultats, — et pour arriver plutôt à nos affaires de séance, je ne ferai qu'effleurer la partie *beaucoup plus considérable* de celles, qui sont déjà achevées ou le seront dans peu. Je remplis en même tems la dernière fonction présidiale, qui me reste d'après l'article 16 de notre réglement d'affaires, savoir d'exposer à Monsieur mon successeur l'état présent des matières de nos déliberations.

Les objets nombreux et difficiles, soumis à l'examen et à la décision de la commission centrale par les articles 29 et 30 du traité de Vienne, se trouvent déjà réglés, en conséquence d'élaborations de parfaite connaissance de cause, et ils ont été présentés à nos très-hauts et hauts Commettans, pour être examinés et ratifiés. Il ne reste donc, sous ce rapport, qu'à négocier la liquidation du fonds des pensions à rembourser par la France, et d'assigner ensuite sur ce fonds les pensions et secours.

L'article 28 de la convention de Vienne, sujet à de discussions fréquents, se trouve en partie vuidé, et en partie les dispositions par rapports aux rentes, sont préparées de manière, que le but final de la négociation à cet égard ne peut être éloigné.

L'administration *immédiate* de la navigation du Rhin, malgré les difficultés réitérées qui se sont présentées par rapport aux moyens à employer pour lui donner une organisation plus convenable, se trouve maintenant en état de remplir *parfaitement* son *but* jusqu'à la publicatiou du réglement définitif. Ses mésures sont guidées par l'unité et l'énergie. La marche organique du service est assurée sur tous les bureaux de perception, et les tournées d'inspection particulières ordonnées, se sont éprouvées d'une manière bienfaisante.

Le projet, de considérer les employés de l'octroi de navigation du Rhin comme uu corps commun, et de nommer aux places vacantes sur les propositions de la commission centrale par l'ordre hiérarchique, semble être abandonné; mais aussi longtems qu'un arrêté définitif n'existe

pas sous ce rapport, l'on peut toujours encore nourrir l'espérance, qu'une mésure, fondée dans la convention de 1804, conforme à l'article 32 de la convention de Vienne et reconnue généralement comme utile, sera de nouveau soutenue au moins par la majorité prépondérante, qui s'est convaincue de sa valeur d'expérience.

La réorganisation du jaugeage des bateaux avec son *amélioration essentielle*, opérée par Vous, Messieurs mes très-honorés collègues! avec l'aide de la commission administrative et surtout de son chef, a produit des résultats aussi considérables, qu'un jour ils pourront servir de modèle pour chaque rivière; — Vous continuez, Messieurs! à cultiver ce champ, et l'on peut espérer, que le plus haut degré de perfection y sera atteint. — Une organisation égale de la jauge sur le Rhin hollandais est déjà promise.

Vous avez examiné avec soin la position des anciens employés à la navigation du Rhin en Hollande. L'on peut attendre de la marche inébranlable de la commission centrale et des intentions loyales de l'état, auquel ils sont assignés pour être replacés ou pensionnés, que leur sort sera plutôt décidé que celui des employés de l'ancien royaume de Westphalie.

La navigation et le commerce ont été chargés pendant un espace de tems considérable par une double perception de droits à Neubourg et Germersheim. La commission centrale, en conséquence de négociations ménant au but, les a libéré de cette charge pésante, que la couronne de Bavière n'a pas justement introduite, mais qu'elle n'a non plus abolie, après avoir pris possession de sa province du Rhin. Toujours fidèle aux principes de la justice, elle a partagé le tarif entre les deux bureaux. Nul doute, que les dernières discussions sur la réstitution de ce qui a été perçu de trop, revenant aux bateliers des états du Rhin intéressés, auront aussi le succès désiré. Le vote de Prusse manque encore, pour prendre une résolution à ce sujet, si pourtant il est censé necéssaire après la déclaration, faite en conformité de ses instructions par Monsieur le Commissaire de Bavière.

Quoique le soin du nettoyement du lit du fleuve et de l'entretien des chemins de halage soit abandonné à chaque état riverain particulier, Votre activité simultanée et réciproque sous ce rapport a produit un état plus parfait, qu'il n'existait dans le tems antérieur, où uniquement *deux* gouvernemens en étaient chargés. Moyenant Vos dispositions on a achévé sur le moyen Rhin un ouvrage, qui, pendant un demi-siècle, était vainement désiré.

Ce n'est pas sans succès que la commission centrale s'est occupée d'introduire un meilleur ordre dans la régularisation du prix du frét. S'il arrivait que ses efforts seraient rendu infructueux, il y aura une nouvelle impulsion pour maintenir les préscrits de l'art. 17 de la convention de Vienne.

Les négociations, rélativemeut aux associations des bateliers, comme travail préparatoire, qui doit entrer dans le réglement définitif futur, sont entamées. La matière sur la conservation du status quo des individus intéressés, reste encore à discuter.

La conservation de la *communauté* de tout ce qui a rapport à la police et aux finances de la navigation, doit être le principe fondamental, afin d'empêcher de faire résusciter successivement le triste état du commerce, dont la seconde époque de l'histoire du Rhin porte les traits. Déjà par cette seule raison l'on ose espérer la continuation de la perception *commune*, néanmoins pas dans l'esprit d'une société léonine. Des projets de répartition des droits, en partant de différentes bases, ont été présentés.

La liberté de la petite navigation a encore été nouvellement garantie, rélativement à la visite des ports.

Aussi longtems que la convention de Vienne et par celle-ci la commission centrale existent, l'on n'aura plus à craindre comme jadis, de voir des ports fermés par des chaînes, à l'effet d'empêcher l'entrée des bateliers étrangers — cas, que le sentiment de la force majeure pouvait seul inspirer contre ceux, qui avaient négligé de se procurer, par la réunion de plusieures *petites* forces, les avantages de l'équilibre.

Vous avez, Messieurs mes très-honorés collégues! examiné tous les abus, qui depuis longtems ont encore rendus plus pésant l'établissement des étapes, vexatoires d'elles mêmes. Toute disposition, qui ne pouvait être déduite de la convention de 1804, fut supprimée par Vos efforts, et cela opérant, Vous avez fait pour le moment tout ce qui était en Votre pouvoir. Abstraction faite des avantages pécuniaires par-là procurés immédiatement au commerce et puis d'une manière rétroactive au public allemand; cette opération aura vraisemblablement engagée la ville de Cologne de délier spontanément une partie des chaînes d'étapes, en faveur du transit de certaines marchandises, dont la défense n'est pas à justifier par ses défenseurs les plus rusés, pas même d'une manière seulement spécieuse. Vous êtes sur le point, Messieurs, d'empêcher par des mésures convénables, que cette aurore de liberté, dont la navigation commence à peine à jouir, ne soit éclipsée par la conservation d'un système nautique, basé *sans modification* sur l'établissement des rélâches forcées. Peut-être aussi l'exemple donné par la ville de Cologne sera-t-il imité, et principalement dans le moment actuel, où l'on voit le Suisse favorisé, qui ne participe point aux charges qu'occasionne la réunion conventionnelle, continuer son voyage pour la Hollande sans arrêt, tandis que les sujets des Souverains alliés non-seulement sont forcés de rélâcher en route, mais encore assujettis à différens droits, et cela pour respecter l'existence continuée d'un traité conclu entre S. M. le ci-devant empereur français et l'ancien empire germanique. — Vous avez pris en considération particulière l'institut bienfaisant des diligences d'eau, — institution, aussi favorable aux voyageurs, qu'à une partie des sujets des états riverains du Rhin, par le moyen duquel, en le regardant comme établissement de postes par eau, le commerce est mis en état d'expédier les marchandises *avec plus de promptitude, à meilleur marché, et en même tems avec autant de sureté*, qu'avec les diligences par terre, et par laquelle tant de familles des bateliers trouvent leur subsistance. L'examen de l'ensemble de cet établissement, que Vous

avez ordonné, à l'effet d'une amélioration possible, est presqu'achevé, et des propositions à cet égard sont de maturité, qui non-seulement le rendront plus parfait, mais qui peut-être dans Vos négociations feront naître l'idée, d'étendre l'organisme d'un parfait établissement de postes d'eau sur le Rhin entier et plusieurs de ses confluens — projet, dont nos ancêtres ont déjà réconnu la valeur, mais dont l'exécution, durant les deux premières époques, se trouvait accrochée à trop de difficultés.

Il me serait facile de rappeler encore quantité de propositions pratiques, faites par plusieurs de mes très-honorés Collègues, auxquels la direction suprême de l'administration en a donné l'occasion; je pourrais citer diverses reformes essentielles dans la partie financielle de la navigation du Rhin, et faire mention des réclamations nombreuses, qui ont été vuidées jusqu'à ce jour. Mais ce que j'ai déjà exposé, me semble plus que suffisant, *pour n'avoir pas à rougir pour la commission centrale*, en faisant mention du retour de l'anniversaire de sa constitution. J'ai toujours fort-bien compris, pourquoi le public, qui ignore une partie de nos déliberations, qui ne connait pas les embranchemens divers dans l'organisme très-étendu de l'objet si simple en apparence; qui ne met pas en compte les retardemens inévitables, causés par l'attente d'instructions nécessaires de Paris, Berlin, Munic et de la Haye etc.; enfin qui, dans un siècle, où les constitutions se sont succédées si rapidement, et où les états ont passé d'une souveraineté sous l'autre, s'est aussi accoutumé au galop en fait de législation et d'organisations administratives, cherche dans les *personnes* et non pas dans *la chose même* les causes de la jouissance rétardée d'une liberté parfaite de la navigation du Rhin. Mais ce que j'ai de la peine à concevoir, à moins qu'il n'y ait pas eu quelque *mauvaise intention personelle*, c'est qu'un ancien fonctionnaire de cette navigation a pu se résoudre de profiter des jours de sa retraite, filés d'*or* et de soie, pour réprocher à la commission centrale, *qu'elle n'avait pu, pendant tout le cours de ses déliberations, parvenir à aucun resultat profitable, que tous les travaux qu'elle avait entrepris*

jusqu'à ce jour, *pouvaient être regardés comme s'ils n'avaient pas eu lieu*, *et que c'était dans sa manière de traiter les affaires*, (laquelle pourtant est contrôlée par les ministères des sept états riverains), *qu'il fallait chercher l'impossibilité de jamais atteindre au but de sa mission.*

Mais je me ressouviens de cette vérité:

Les fruits que rongent les guêpes, ne sont pas les pires.

Conclusion de la commission centrale, en date du 6 Août 1819, *concernant l'impression du discours qui précède.*

La commission centrale voit avec la plus vive reconnaissance les efforts de Monsieur le Président sortant, à devélopper fidèlement et avec une parfaite connaissance de cause, la marche actuelle de la commission centrale; elle prie en même tems Monsieur le Commissaire de Bavière, de vouloir bien faire de cet exposé un cahier particulier de ses recueils.

Sind die Mauthsysteme in Deutschland die einzige oder Haupt-Ursache des Verfalls des deutschen Handels?

Will man über den gegenwärtigen Stand der Fabriken und des Handels in Deutschland ein richtiges Urtheil fassen, so muss man die gegenwärtige Lage mit jener *vor* dem grosen Kriegszustande vergleichen.

Damals bezogen die Handels- und Kaufleute der grosen und reichen Städte Deutschlands vor den Messen oder im Früh- und Spätjahre ihre Caffé, Zucker und übrigen ost- und westindischen Producten aus den Seestädten. Holland besorgte den Rhein, die Britten grösten theils die Elbe und Weser; Fabrikwaaren kaufte man in den Messen, auf welche die Fabrikanten sie brachten. Die Krämer kamen zur Zeit der Messen in jene Städte und versorgten sich auf kleine Zeitperioden und nach Verhältniss ihres Vermögens oder Credits mit den ihnen angemessenen Sorten von Waaren. Sie kauften nicht unmittelbar von Fabrikanten, die sie nicht kannten; sie verschrieben die fremden Producte nicht von den Seestädten; sie kauften sie vom Frankfurter, Leipziger, vom Cölner etc. Kaufmann; sie waren mit dem Gewinn zufrieden, den der Detailhandel ihnen zusicherte, nachdem der Groshandel seine Procente schon davon gezogen hatte.

In der spätern Zeitperiode gab das abwechselnde Kriegstheater und der grösere Bedarf, dem Handel in Deutschland eine andere Gestalt. Die gemessenen Vorräthe, die man früher von Messe zu Messe verschrieb, waren bei den Truppenbewegungen von einer halben Million fremder Kriegsvölker und ihres bedeutenden Nachzugs, schnell aufge-

zehrt. Eine grose Anzahl anderer Artikel wurde ein weit wichtigerer Gegenstand des Handels. Man legte Militärmagazine an; diese veranlasten Speculationsmagazine aller Art. — Man beeilte sich, überall Vorkäufe zu machen; jeder wollte hierin der erste seyn, und den grösten Vortheil vor andern haben. — Die sonst ein halbes Jahr an ihren Vorräthen verkauften, setzten sie in einer Woche ab; wo dies nach einiger Zeit nicht so fort gieng, klagte man: der Handel gehe schlecht.

Die Kaufleute legten aller Orten Comptoirs an, um die bestellten Lieferungen zu besorgen; sie schickten aller Orten Reisende, um gute Einkäufe zu machen. Diese glücklichen Entreprisen vermehrten die Speculanten aller Art; jeder wollte den Groshändler spielen, und schnell ein Millionär werden. Die Zahl dieser Groshändler vermehrte sich, wie der Sand am rothen Meere; aber die Millionäre nicht in gleicher Anzahl.

Den Kleinhandel zu treiben, war eine Schande; man überlies ihn Juden. Dieses sparsame Volk wuste ihn zu benutzen.

Der ausserordentliche Verbrauch der Fabrikwaaren, wozu die des Luxus nicht weniger, als die des Bedürfnisses gehörten, machte die Vergröserung der Fabrikgebäude und die drei- bis vierfache Vermehrung ihrer Arbeiter nothwendig. Viele neue entstanden. Man bezog nicht mehr mit seinen Fabrikaten die Messen; man setzte alles vor der Zeit ab; die Hände konnten nicht genug arbeiten.

Was etwa übrig blieb oder zurückgelegt werden muste, bekamen erst die Juden zum Verschleis im Kleinhandel.

Das Kriegstheater wich endlich von dannen; aber die Magazine waren noch mit Vorräthen aller Art angehäuft, die Fabriksarbeiter überall in groser Anzahl mit voller Verarbeitung des rohen Materials beschäftiget.

Den Detailhandel hatten indessen überall die Juden an sich gezogen, weil er den christlichen Kaufleuten zu gering war. Diese wusten ihren Vortheil daraus zu ziehen, und vermehrten in sparsamer Lebensweise

ihr Vermögen. *Sie* wurden jetzt die Groshändler, indem sie den Fabrikanten aus der Noth halfen, die ihre Waaren unter dem Preise verkaufen musten, um ihre Arbeiter zu bezahlen. — Letztere hatten den Schaden, *jene* genossen des Vortheils; — diese verarmten, jene wurden reich.

Die *Fabrikarbeiter* wurden ausser Arbeit gesetzt, das Heer der Commis wurde verabschiedet.

Mit dem Verdienste und der Leichtigkeit des Erwerbs in den Kriegsjahren, war der Luxus aller Art gestiegen. Das Geld gieng damals von Hand zu Hand. Diese schnelle Circulation erleichterte die Ausgabe im Allgemeinen, und schien die Masse des Geldes unendlich vermehrt zu haben.

Allein, nur Wenige hatten grose Reichthümer angehäuft, nicht Alle waren glücklich in ihren gewagten Unternehmungen. Viele hatten es gros angefangen: jetzt giengen Wege und Mittel aus, es gros fortzusetzen.

Mitten im Kriege schien das Continentalsystem dem deutschen Handel eine furchtbare Sperre anzulegen, und doch gewann damals der Handel unendlich; die grösten Speculationen wurden ausgeführt, — die Geschäfte auf grosen Umwegen und mit vielen Beschwernissen erreicht, — der Handel wuste sich die Strasen zu öffnen und den Weg zu sichern. Man überzeugte sich, dass die strengste Sperre kein Hinderniss des Handels seye, *wenn der Absatz keinem Zweifel unterlag.*

Wenn jene Sperre, die mit so vieler Strenge behauptet wurde, wenn die dabei gesetzten Auflagen, welche jene aller neuern Mauthen bei weitem überstiegen, dem Handel und Verkehr nichts schadeten, weil der Absatz unter jedem Preise gesichert war, soll man dann nicht auf die Vermuthung kommen:

> Dass die jetzigen Mauthsysteme wenigstens nicht die *Haupt-* und nicht die *einzige* Ursache des Stillstandes im deutschen Handel seyen?

Wenn in den nordamerikanischen Freistaaten, wenn in Grosbrittanien und in allen übrigen Staaten von Europa der Handel still liegt, wie in Deutschland; — wenn dort die alten Handelsgesetze und Freiheiten unverändert — wie früher — bestehen, und doch der Absatz, mithin der Verkehr aller Art vermindert ist: — soll man unter solchen allgemeinen Verhältnissen, den Stillstand des Handels und der Fabriken in Deutschland — den neubestehenden Mauthsystemen zuschreiben?

Wenn man überdenkt, dass mit Endigung eines jeden Kriegs, eine Menge Menschen die sich vor und hinter den Armeen ernährten, brodlos werden müssen;

Dass der Verbrauch unendlich abnehmen muss, folglich die Fabrication und der Verkauf in das vorige Gleichgewicht zurücktritt;

Dass durch die Verwüstungen des Kriegs viele Bewohner des Landes verarmen und in Schulden gerathen;

Dass beim Ende dieses Kriegs der Papierhandel die Hauptrolle spielt und allen übrigen Geschäften das Geld entzieht;

Dass nach den erschöpften Staatskassen, die klügern Regierungen sich einen Schatz in klingender Münze zu bilden suchen;

Dass unter diesen Umständen noch Hungerjahre hinzukommen, wie jene von 1816 und 1817.

So ist nach meiner Ueberzeugung der verminderte Handel, Folge

1) des Friedens wegen des verminderten Verbrauchs; Folge

2) der übergrosen Menge der vergrösserten Fabrikanstalten: Folge

3) der übergrosen Menge von Kaufleuten, die oft genöthiget sind, die Waaren wohlfeiler zu verkaufen, als sie dieselben einkiefen, um Geld zu gewinnen die Einkäufe zu decken. Folge

4) der häufigen Papiergeschäfte welche den übrigen Handelsspeculationen das Geld entziehen; Folge

5) der Thätigkeit der Juden die sich des Detailhandels bemächtiget haben, und wohlfeilere Preise machen als die Christen. Folge

6) des Luxus der Handelsleute, die von ihrer vorigen Stufe des

Grosshändlers nicht wieder zum Detailhändler zurücktreten wollen. Folge

7) des grosen Heeres der Musterreiter, welche alle Märkte und Messen verderben; Folge

8) der neuen Mauthen und Zölle. Folge

9) der wohlfeilern fremden Fabrikate, welche noch zum Theil ein besseres Ansehen nach heutigem Geschmacke haben.

Wird man nun den vorigen Handel und Flor der Fabriken in Deutschland wieder herstellen, wenn man die innern Mauthen aufhebt, und den Eingang fremder Fabrikate versperrt? 2/9 Ursachen können vielleicht dadurch aufhören.

Wenn aber eine *strenge* Handelssperre an den Gränzen Deutschlands angelegt werden wollte, statt eines *mäsigen* Zolles, so würde eine zehente Ursache *gegen* den Flor des deutschen Handels sich herausstellen.

Für wen ist gesorgt, wenn ein solches System in der Strenge ausgeführt wird, wie man in deutschen Zeitungen davon spricht. Einige Fabriken würden dabei gewinnen; der Handel würde dabei verlieren. Es ist die Frage: ob der Handel nicht mehr bei einer *allgemeinen deutschen Gränzsperre* verlieren wird, als der Fabrikant dadurch gewinnt.

Wo sind die letzten Reste des deutschen Handels in Deutschland noch zu sehen? Einzig in den freien Städten, wo jeder Gattung von Handelswaare ungehindert Ein- und Ausgang gesichert ist. Lege man eine *strenge* Sperre — *wie man sie haben möchte* — an die Gränze von Deutschland, so wird der innere Handel von Deutschland eine Krämerei, die Ströme werden veröden, und die Bauernkarrn werden die Waaren auf den verfallenen Landstrasen verführen. Güterwägen mit breiter Spure werden unnöthig seyn; sie mögen die gebahnten Wege nicht zu tief einschneiden, weil sie leer nach Hause gehen können. Die inländischen Fabriken bekommen das Monopol, die Fabrikanten

machen die Preise ohne Concurrenz — wenigstens für die bessern Erzeugnisse. — Staaten, die ihre Industrie und ihr Commerz auf sich selbst und blos auf das Innere beschränken, bleiben in Allem zurück. — Ist das Freiheit des Handels, wenn man Deutschlands Handel auf sich selbst zurückziehen will? — Kann man ein gutes Mauthsystem an der Gränze von Deutschland erwarten, *wenn eine Association von Mauthneren die Gränze in Admodiation nehmen will.*

An den Thoren aller freien Städte war früher und ist noch eine schwere Mauth — ein groser Ein- und Ausgangszoll aller Waaren, meistens nach dem Centner. Niemand klagt über diese Abgabe als ein Handelshinderniss. In geringern Städten finden sich dergleichen *schwere* Auflagen selbst beim Eingange der Landesproducte, ohne dass ich desfalls Klage vernommen habe; es sind alte Herkommen, man ist daran gewöhnt. Jetzt entstehen an andern Orten dergleichen neue Abgaben, und man belangt sie ohne Ausnahme als die Ursachen des Verfalls der Handlung und aller Gewerbe. Dass solche neue Auflagen jetzt nachtheiliger sind, als jemals, stelle ich nicht in Abrede; dass es besser wäre, sie abzuschaffen oder doch in vielen Ansätzen herabzusetzen — dass selbst viele Ansätze durchaus unverhältnissmäsig und nachtheilig sind, bezweifle ich nicht; aber ich wiederhole nur, dass hierin nicht *allein der Verfall des deutschen Handels zu suchen ist.*

XIV.

Convention conclue à Petersbourg le $\frac{5}{17}$ Août 1818, *et ratifiée le $\frac{9}{21}$ Novembre, entre S. M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême et S. M. l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne, etc. En conséquence des stipulations du traité du 3 Mai* (21 *Avril*) 1815, *concernant le commerce des provinces faisant partie du royaume de Pologne, tel qu'il existoit en* 1772.

Au nom de la très-sainte et indivisible Trinité!

Leurs Majestées l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, et l'Empereur de Russie, Roi de Pologne, résolus de donner aux stipulations du traité signé le 3 mai (21 avril) 1815 à Vienne, rélativement au commerce et à l'industrie des provinces polonoises (suivant les frontières où elles étoient circonscrites en 1772) la précision que réclame cet objet de leurs sujets respectifs, sont convenus de régler par une convention supplémentaire, toutes les mesures qui peuvent contribuer à remplir un but aussi désirable. A cette fin L. M. ont nommé plénipotentiaires, savoir:

S. M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, M.r le Baron Louis de Lebzeltern, Chevalier de l'ordre de St. Etienne de Hongrie, de la croix de fer de la 2.e classe, de St. Wladimir de la 3.e, et de plusieurs autres ordres, conseiller-aulique de S. M. I. Ap., envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près la cour de Russie; et, d'après l'autorisation à lui accordée de se faire remplacer,

M.[r] François Schaschek de Mezihurz, Chevalier de l'ordre de Léopold, et conseiller de régence de S. M. I. Ap.;

Et S. M. l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne, M.[r] Pierre Oubril, son conseiller actuel d'état, Chevalier de S.[te]-Anne de la première classe, de St. Wladimir de la 3.[e], et de St. Jean de Jérusalem;

Lesquels plénipotentiaires, après s'être communiqué mutuellement leurs pleinspouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles ci-dessous:

I. La libre navigation sur les fleuves jusqu'à leur embouchure, soit en les descendant, soit en les remontant, ainsi que le libre usage des ports, qui a été réglé par le 24.[e] art. du traité conclu à Vienne entre l'Autriche et la Russie le 3 Mai (21 Avril) s'etend, autant que ce principe concerne les pays qui font partie des états de L. M. les Empereurs d'Autriche et de Russie, à tous les fleuves et rivières qui ont leur source sur le territoire de l'ancien royaume de Pologne (de 1772) ainsi qu'à ceux qui le traversent, ou le touchent et qui se jettent dans la mer par des canaux, ou après s'être joints à d'autres fleuves.

II. La navigation desdits fleuves et rivières jusqu'à leur embouchure soit *amont*, soit *aval*, et la frequentation des ports suivant la détermination ci-dessus, seront libres, de manière qu'elles ne puissent être interdites à aucun sujet des deux parties contractantes.

III. Les principes ci-dessus seront applicables: *a*) aux canaux, déjà existans, et à ceux qui doivent être creusés à l'avenir; *b*) à toutes les rivières déjà navigables, ou qui pourroient le devenir par la suite, et qui ont leur cours entre la frontière orientale de l'ancienne Pologne, la Duna, le Dnieper, le Dniester et le Pruth.

IV. Tous les sujets des deux puissances sans distinction et sans exception, ont le droit de se servir du chemin pratiqué pour le halage sur les deux rives des fleuves, rivières et canaux mentionnés à l'art. I. et III., ainsi que celui d'aborder ou de s'arrêter sur ces deux rives.

V. Pour garantir la jouissance et l'exercice de ce droit dans toute son étendue, et écarter tout ce qui pourroit entraver la navigation de flottage sur tous les fleuves, rivières et canaux, il est réglé: *a*) que les deux puissances feront pratiquer, par-tout où cela est nécessaire et possible, des chemins de halage, et qu'elles auront soin qu'ils soient entretenus en bon état. *b*) Que sur chaque rive, partout où le terrain ne sera point propre à l'agriculture ou à la construction d'habitations, il sera laissé un espace de 15 aunes polonoises de largeur pour aborder, et ceux qui naviguent pour le commerce, pourront en faire usage sans payer pour cela aucun droit.

VI. Les ordonnances existantes pour la police et la navigation, de même que celles qui, sans établir aucun impôt, pourroient être établies par la suite pour maintenir l'ordre et la sûreté de la navigation, seront également observées par les sujets des deux puissances et communiquées à cette fin à leurs consuls respectifs.

VII. Les sujets des deux puissances, qui prendront part aux avantages de la libre navigation sur les rivières ou les canaux, jouiront chez leurs voisins des mêmes droits qu'ont les commerçans du pays; et comme ils sont obligés d'observer exactement les ordonnances qui existent dans chaque pays pour la police et la navigation, ils seront, sous le rapport des droits à payer, traités à l'égal des natifs du pays.

VIII. Pour assurer encore d'avantage la liberté de la navigation, les hautes parties contractantes établissent le principe général, que leurs sujets respectifs ne seront, dans aucun cas, soumis pour l'usage des routes par eau, tant naturelles qu'artificielles, à des taxes et à des charges plus fortes que les navigateurs du pays.

IX. S. M. l'Empereur d'Autriche ne levant aucuns droits sur la navigation des rivières de l'ancienne Pologne, et n'ayant pas l'intention d'en imposer sur ces eaux, S. M. l'Empereur de toutes les Russies ne fera percevoir de son côté aucun impôt sur les bateaux autrichiens, qui naviguent sur le Bug, excepté dans le cas où ils passeroient par le ca-

nal de Muchawitza, ou s'ils s'étoient rendus des bords du Bug sur le territoire Russe.

X. Le principe établi art. VIII. sera applicable à tous les canaux, qui seront creusés à l'avenir dans l'étendue des pays ci-dessus désignée.

XI. La navigation sur la Vistule sera franche de tout impôt pour la partie de ses rives qui appartient aux deux parties contractantes.

XII. Pour donner plus d'activité au commerce entre Brody et Odessa, et réciproquement, les deux parties contractantes, en conformité du 28.e article du traité signé à Vienne, le 3 Mai (21 Avril) 1815, sont convenues d'un règlement particulier pour le commerce de transit entre ces deux villes, lequel sera annexé au présent article, et entrera en vigueur à compter du 13 Septembre de l'année courante. Ce règlement sera le seul que l'on devra suivre pour le commerce de transit, et en tant qu'il concerne particulièrement le commerce entre Brody et Odessa, et réciproquement, il ne pourra être changé que d'un commun accord entre les parties.

XIII. Indépendamment des dispositions contenues dans l'article précédent, les deux hautes parties contractantes ont voulu en même tems se concerter pour l'organisation du commerce de transit sur d'autres points de leurs états respectifs. En conséquence, elles sont convenues d'autoriser tous leurs sujets au commerce de transit avec toutes sortes de marchandises, tant indigènes qu'étrangères, mêmes celles dont l'importation est défendue, à l'exception de la poudre à tirer, et ce sous les conditions contenues dans les articles suivans.

XIV. Tous ceux qui, en vertu du précédent article, ont le droit de faire le commerce de transit, peuvent, sur l'exhibition d'un passeport de leur gouvernement, des autorités de leur cercle et district, ou, si ces autorités se trouvoient trop éloignées, même du magistrat de leur endroit, passer les frontières, entrer et sortir avec les marchandises, dont le transit est permis, remettre, sans l'intervention d'un tiers, les déclarations prescrites sur les marchandises de transit, soit qu'ils en

aient la propriété, ou qu'elles leur aient été seulement confiées, les expédier ou fréter eux-mêmes, les accompagner, les déposer, ou les envoyer de nouveau plus loin, et enfin revenir avec ou sans charge de retour.

XV. Les marchandises de transit peuvent être importées et exportées par chaque grand bureau de douane des deux côtés de la frontière.

XVI. Les droits de transit seront perçus en Autriche suivant le tarif de 1788, qui a été renouvellé en 1807; et dans le royaume de Pologne ces mêmes impôts seront adoptés comme le *maximum* des droits de transit. On ne les paiera qu'une fois pour les marchandises de toute espèce, qui passeront par les états autrichiens pour se rendre dans les provinces soumises à la domination de S. M. l'Empereur de toutes les Russies, ou qui seront exportées de ces provinces dans d'autres pays. De même, les droits de transit pour les marchandises venant de toutes les provinces autrichiennes, ou conduites de l'étranger dans ces provinces, ne seront payés qu'une fois à leur passage en Pologne.

Les impôts ci-dessus ne seront jamais augmentés en aucun cas pour les sujets des deux puissances, sans qu'elles se soient préalablement accordées à cet égard.

Sont francs de tous droits de transit, les produits du sol et de l'industrie de toutes les parties du royaume actuel de Pologne, qui passent par les provinces autrichiennes-polonoises pour retourner dans d'autres parties du même royaume. Il en est de même des produits du sol et de l'industrie des provinces de la domination russe, qui sont introduites par les provinces autrichiennes-polonoises dans le royaume actuel de Pologne, et *vice-versa*. D'autre part, on exemptera des droits de transit les produits du sol et de l'industrie des provinces autrichiennes-polonoises conduits par le royaume de Pologne pour retourner dans d'autres parties de la Pologne autrichienne, ou destinés pour des provinces polonoises, qui appartiennent à une troisième puissance.

Si l'une ou l'autre des parties contractantes vouloit diminuer en faveur d'une puissance étrangère les impôts qui servent d'échelle pour ce commerce de transit, soit pour le commerce de transit en général, soit pour certaines marchandises en particulier, les sujets respectifs des deux puissances contractantes jouiront de tous les avantages accordés aux puissances les plus favorisées.

XVII. Il ne sera payé aucune autre sorte de droits que les droits de transit mentionnés dans l'art. précédent, et ceux de balance, de billet, de quittance, de plombage, et de timbre, enfin de ponts et de chaussées. Les droits accessoires qu'il a été jusqu'à présent d'usage de percevoir dans le royaume de Pologne sous la dénomination de *Tantième*, transport *Visa-Agio*, et autres de ce genre, doivent être abolis.

XVIII. Pour favoriser autant que possible le commerce de transit, et prévenir en même tems la fraude rélativement aux droits de consommation; en outre afin de garantir l'industrie nationale des désavantages, qui résultent de l'importation et de la vente de marchandises étrangères, les propriétaires, les commissionaires, et les voituriers seront tenus de remettre aux bureaux de douanes frontières une déclaration détaillée de marchandises, et de soumettre celles-ci à une visite, si cela étoit jugé nécessaire. Ils seront obligés de déposer pour les marchandises permises le montant des droits d'importation, et pour les marchandises défendues 60 pour cent de leur valeur, d'aprés une estimation, dont le mode sera déterminé en son tems par les administrations financières des deux côtés. La remise de cette somme se fera en argent comptant, ou sous la garantie d'un sujet du pays, dont le crédit est établi. A la sortie des marchandises, le montant de la somme sera remboursé sans délai, déduction faite des droits de transit, ou la caution sera rendue.

XIX. L'administration des finances des deux puissances réglera les peines qu'encourront ceux, qui se rendront coupables de contrebande, et elle prendra les mesures convénables pour l'établissement et la sûreté du contrôle sur les marchandises de transit. Mais ces mesures seront

telles, qu'il n'en résulte pour les marchands et les propriétaires aucun délai, ni aucuns frais.

XX. Les marchandises de transit peuvent se vendre en gros pendant tout le trajet. Mais cette vente ne change rien à leur nature, et elles ne cessent pas pour cela d'être des marchandises de transit. Les marchandises de cette sorte, dont l'importation n'est pas défendue, peuvent changer de nature, et être converties en marchandises de consommation, pour être vendues comme telles, soit à Varsovie, soit dans tous les endroits, où les règlemens de douane le permettroient par la suite. Cependant les propriétaires de ces marchandises ou leurs commissionnaires se conformeront à cet égard aux lois de douanes existantes dans chaque royaume.

XXI. Comme la navigation et le flottage sur le San et le Bug, ainsi que le chargement des bateaux dépendent de la crûe ou de la baisse subite de leurs eaux rapides et variables, on est convenu, pour faciliter le commerce de transit, que les objets de ce commerce, quand on leur fera remonter les fleuves ci-dessus, seront déclarés respectivement aux bureaux de douanes de deux côtés, où l'on remettra les déclarations d'usage; mais l'expédition et les autres formalités de douanes auront lieu sur le San du côté de la Gallicie à Chwalowice, du côté de la Pologne, à Zawichost sur la Vistule, et enfin sur le Bug à Nowidmor près Modlin. Si les propriétaires, les commissionnaires ou conducteurs avoient l'intention de faire encore de nouveaux chargemens en route, il doivent faire mention de cette circonstance dans la déclaration des marchandises, afin que dans les endroits, où les douanes sont dans le cas de percevoir les droits, ceux de transit et de sortie puissent être levés suivant la différence d'origine des marchandises qui ont été chargées en route.

Néanmoins l'application de ces mesures n'aura pas lieu pour les bateaux qui remontent les fleuves ci-dessus nommés. Ceux-ci restent soumis aux règlemens ordinaires des douanes.

Enfin, en tant que les deux rives respectives des deux fleuves ci-

dessus et de la Vistule n'appartiennent pas à une même province et à une même souveraineté, il ne sera point levé de droit de transit pour les produits fonciers et industriels d'origine polonoise, transportés par bateaux ou radeaux sur les fleuves.

XXII. Pour éviter qu'on éprouve aucun retard aux bureaux respectifs des douanes, ceux-ci continueront leurs fonctions tous les jours depuis le lever du soleil jusqu'à midi, et depuis deux heures après-midi jusqu'au coucher du soleil. Les employés aux douanes des fleuves navigables n'interrompront pas leurs fonctions même les jours de fêtes et les dimanches.

Les transports de transit seront expédiés aux douanes suivant l'ordre de leur arrivée.

Les employés seront responsables de tous les délais qu'ils auront occasionnés, et ils répareront tout le dommage qui en résultera, et dont les bateliers ou voituriers pourront fournir légalement la preuve.

XXIII. Les militaires ne sont point autorisés à s'immiscer dans les fonctions des employés aux douanes, à moins que ceux-ci ne réclament leur secours, auquel cas ces employés seront responsables des suites. Mais l'intervention militaire cessera aussitôt que les employés auront rempli leurs fonctions.

XXIV. Tous ceux qui feront le commerce de transit, auront outre l'appui général des lois, la protection immédiate des autorités. Si quelqu'un d'eux venoit à mourir sans avoir disposé des marchandises de transit, des bateaux ou des voitures qui lui appartiennent, et que ces objets aient été mis sous la garde des autorités, les héritiers, qui se légitimeront comme tels par les certificat des autorités judiciaires du ressort du défunt, seront mis en possession de cette propriété en tout tems et avec toutes les circonstances requises, sans autres déductions et frais, que ceux qui auroit occasionnés la garde des objets ci-dessus.

XXV. Pour faciliter, conformément à l'art. XXIX du traité conclu à Vienne le 3 Mai (21 Avril) 1815, le commerce d'importation et d'ex-

portation entre toutes les provinces de la monarchie autrichienne et les pays qui forment l'empire russe, y compris le royaume de Pologne, L. M. les Empereurs d'Autriche et de Russie sont convenus que leurs sujets respectifs auroient part à tous les avantages commerciaux qu'ils seroient dans le cas d'accorder à d'autres états, sans y comprendre néanmoins les exceptions ou faveurs particulières, qui auroient été réglées par des conventions spéciales.

Comme le nouveau systéme d'administration analogue au présent traité, que S. M. l'Empereur de toutes les Russies établira dans ses états relativement à l'importation des produits étrangers soit de la nature, soit de l'art, ne peut être mis de suite en activité, S. M. a permis dès à présent et jusq'à ce que la publication du nouveau tarif des douanes puisse avoir lieu, qu'à compter du 13 (1^er^) septembre de l'année courante, toutes les marchandises dont l'importation en Russie n'est point défendue par le tarif général des douanes de 1816, puissent être introduites sans obstacles et par les principaux bureaux de douane sur la frontière entre l'Autriche et la Russie. On percevra dans les bureaux russes les droits fixés par le dit tarif, et dans les bureaux du royaume de Pologne ceux qu'il est maintenant d'usage d'y payer.

XXVI. Pour assurer l'effet des dispositions du XXIX^e^ art. du traité de Vienne, qui ont pour but de prévenir les querelles et les abus, qui peuvent avoir lieu dans les bureaux des deux côtés, les deux puissances sont convenues d'appliquer dans leurs ordonnances generales des douanes les principes qui auront été établis de concert par leurs plénipotentiaires, et réunis dans un apperçu particulier signé par eux.

XXVII. Afin d'accomplir le X^e^ art. du traité conclu à Vienne, qui a rapport à la ville libre de Cracovie, les deux puissances sont convenues d'étendre aux habitans de cette ville et de son territoire toutes les dispositions de la présente convention, en tant que de leur nature elles sont applicables à ceux-ci. D'après ce principe, tous les habitans de la ville libre de Cracovie et de son territoire jouiront des mêmes avantages commer-

ciaux et des mêmes franchises, que la dite convention assure aux sujets des deux puissances. Ils seront traités dans les états autrichiens sur le même pied que les sujets russes, et dans les états russes sur le même pied que le sujets autrichiens; il est entendu que de leur côté ils se soummettront aux obligations que la présente convention impose aux sujets des deux puissances.

XXVIII. Cette convention sera ratifiée et les ratifications échangées ici, dans l'intervalle de deux mois, à compter du jour de la signature, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée, et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Pétersbourg, le 17 (5) août 1818.

François Schaschek de Mezihurz.
Pierre d'Oubril.

XIV.

Traité de commerce et de navigation entre la Prusse et la Russie, signé à St. Pétersbourg le $\frac{19}{7}$ Décembre 1818 *et ratifiée le* 18 *Fevrier* 1819.

Au nom de la Très-Sainte et indivisible Trinité.

Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies ayant résolu de donner aux stipulations arrêtées par le Traité de Vienne du 3. Mai (21. Avril) 1815. relatives au commerce et à l'industrie des Provinces Polonaises de la délimitation de 1772, la précision que réclame impérieusement cet objet de Leur sollicitude commune pour l'intérêt et le bien-être de Leurs Sujets respectifs, sont convenus de régler par un acte additionel toutes les dispositions qui pourront contribuer à leur faire atteindre un but aussi désirable.

A cette fin Leurs dites Majestés ont nommé, savoir:

Sa Majesté le Roi de Prusse,

le Sieur Charles Semler, Son Conseiller-privé des Finances etc.

et Sa Majesté l' Empereur de toutes les Russies,

le Sieur PIERRE D'OUBRIL, Son Conseiller d'Etat actuel, Chevalier de l'Ordre de Ste. Anne de la première classe, de celui de St. Wolodimir de la troisième, et de celui de St. Jean de Jérusalem;

lesquels Plénipotentiaires, après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne et dûe forme, sont convenus des articles suivans:

ARTICLE 1.

L'étendue à laquelle s'applique la présente Convention, quant aux règlements de commerce et de navigation, se compose de tout le territoire qui a fait partie de l'ancienne Pologne, depuis l'année 1772, et qui se trouve compris entre la Duna, le Dnieper, le Dniester, l'Oder et la mer, en y comprenant la Prusse orientale.

ARTICLE 2.

Pour assurer à Leurs sujets respectifs une liberté de navigation illimitée, telle que l'établissent les stipulations de l'article 22. du traité de Vienne du 3. Mai (21. Avril) 1815. dans l'étendue déterminée à l'article 1, les hautes parties contractantes sont convenues d'y faire observer les principes et règlemens suivans:

a) La navigation dans les Haffs ainsique sur les canaux et les rivières, tant en les descendant jusqu' à leur embouchure dans la mer, qu'en les remontant, et la fréquentation des ports situés dans cette étendue, seront libres de telle sorte, qu'elles ne pourront être interdites à aucun des sujets des deux hautes parties contractantes. Ce principe sera appliqué aux rivières navigables actuellement, ou qui le seroient à l'avenir, ainsi qu'aux canaux existant dans ce moment, ou qui pourraient être faits par la suite.

b) Le droit de hallage et d'attérage sur les rives des fleuves et sur les bords des rivières et canaux, sera commun à tous les sujets des deux hautes parties contractantes. Pour garantir dans toute sa plénitude la jouissance et l'exercice de ce droit, il sera établi respectivement des che-

mins de hallage partout où cela sera trouvé nécessaire et possible. La puissance à laquelle appartiendra la rive, veillera à l'entretien de ces chemins de hallage; il sera de même fixé invariablement pour l'attérage une étendue de terrain de quinze aunes de Pologne de largeur sur chaque rive, partout où il n'y a ni culture ni habitation, sans qu'il en soit exigé aucune rétribution de la part des commerçans.

c) Les règlemens de police existant pour la navigation, ainsi que pour le flottage du bois, de même que ceux qui pourraient être publiés à l'avenir, ayant pour but (sans établir de redevance) d'assurer le maintien de la liberté, du bon ordre et de la sûreté de la navigation, seront communiqués aux Consuls respectifs, et seront obligatoires pour tous les sujets des deux hautes parties contractantes.

d) Les sujets respectifs ne seront soumis dans aucun cas à des impôts ou charges plus considérables que les navigateurs indigènes, pour la libre navigation et pour les communications par eau, tant naturelles qu'artificielles, existant, ou qui existeront à l'avenir. Il est entendu que l'Oder est compris dans ce nombre.

e) Les tarifs et péages, signés aujourd'hui par les Plénipotentiaires respectifs pour la navigation des fleuves et canaux dans les pays des deux dominations, compris dans l'étendue déterminée à l'article 1.^r^, serviront de norme pour la perception des dits droits, et ne pourront être haussés que du commun accord des deux Gouvernemens. Outre ces droits, il ne sera imposé aux navigateurs aucunes redevances, à l'exception de celles qui existeraient déjà au passage des ponts, lesquelles ne pourront également être haussées, que d'un commun accord, ou de celles qui résulteraient d'arrangemens de gré à gré entre les dits navigateurs et les propriétaires riverains, dans les lieux où il y aurait soit culture, soit habitation.

Les droits à percevoir au passage des ponts y seront affichés.

f) La navigation de la Vistule est déclarée libre de tout impôt, à l'exception de celui perçu en Prusse, sous la dénomination *die Schiffsgefässgelder.*

Article 3.

Les deux hautes puissances contractantes désirant établir dans les provinces de l'ancienne Pologne, la liberté la plus illimitée de commerce, et l'assurer sur des bases solides et immuables, sont convenues de faire observer, dans l'étendue désignée à l'article 1.r, les règlemens suivans:

a) Les sujets des deux hautes parties contractantes qui, pour vendre leurs denréest, visiteront les foires, ou se rendront pour affaires de commerce dans les provinces désignées à l'article 1.r, pourront y voyager librement par terre et par eau, s'ils sont munis d'un certificat délivré par l'autorité compétente du lieu qu'ils habitent, et attestant que le but de leur voyage est effectivement celui énoncé ci-dessus. Ces certificats seront réciproquement respectés par les deux Gouvernemens.

b) Les Consuls que les deux hautes parties contractantes se reconnaissent mutuellement le droit de nommer dans les provinces de l'étendue susmentionnée, auront l'autorisation de délivrer des passeports aux sujets de leur Gouvernement qui seraient dans le cas de se rendre, pour affaires de commerce, du lieu où le Consul réside, dans une autre province comprise dans l'étendue déterminée par l'article 1r. Ces passeports seront délivrés moyennant une rétribution de deux florins de Pologne par passeport, visés par l'autorité compétente du lieu, sans le moindre retard, et surtout reconnus et respectés réciproquement.

c) Tout sujet des deux hautes parties contractantes sera en droit, moyennant les rétributions réglées par les tarifs de la Convention présente, tant pour l'usage des fleuves, rivières, canaux et ecluses, que pour le commerce, d'envoyer ou de faire transporter les objets de son négoce, par toutes les villes et tous les ports de l'étendue designée à l'article 1r, jusqu'à la mer, de tirer des marchandises d'outre-mer, ou de les faire venir par terre de l'étranger, et de les transporter en retour, toutefois en les adressant à un négociant bourgeois de la ville.

d) Il sera libre à tout sujet des deux haut parties contractantes de vendre ou de faire vendrendre en gros, les productions du sol et de l'in-

dustrie de son pays, dans toutes les villes et dans tous les ports compris dans l'étendue désignée à l'article 1r; de faire des achats sans avoir besoin de rechercher le droit de bourgeoisie et sans payer quelque redevance pour y faire ce commerce, comme patente-d'industrie (*Gewerbschein*) ni le droit appellé: *Kronsteuer*.

Si cependant il vendait des marchandises ouvrées, il ne jouira de cette liberté que durant six mois, à compter du jour de son arrivée. Ce terme de six mois une fois échu, il sera obligé, s'il continue à faire ce commerce, de devenir bourgeois de la ville. S'il trouve avantageux de vendre sa marchandise à un sujet étranger (*Ausländer*), il sera obligé, en tant que les lois l'exigent, de se servir pour cela d'un négociant bourgeois.

e) Si cependant, à la suite d'un arrangement quelconque, une Puissance étrangère obtenait pour ses sujets la faculté de faire le commerce dans quelque ville ou dans quelque port de l'étendue désignée à l'article 1r, sans que les sujets de cette Puissance fussent obligés de devenir bourgeois des dites villes, et de payer, comme tels, les redevances établies, tous les sujets respectifs jouiront, de droit comme de fait, du même avantage de faire le commerce d'étranger à étranger (*Gast mit Gast*), et de tous les autres avantages qui pourraient être accordés par une des hautes parties contractantes a une Puissance étrangère, sans y comprendre néanmoins les exceptions ou faveurs spéciales qui auraient éte stipulées par des Conventions particulières, lesquelles s'appliqueraient à des parties de leurs Etats respectifs non comprises dans l'étendue désignée à l'article 1r.

f) Il sera permis à tout sujet des deux dominations de mettre en dépôt ou d'emmagasiner sa marchandise dans les villes et ports de l'étendue désignée à l'article 1r, pour son compte ou pour celui d'un autre, et il ne s'entendra sur le prix de location du grenier ou magasin, qu'avec le propriétaire. Toutefois, les marchandises qu'on voudra emmagasiner, mettre en dépôt, ou trier, seront soumises à toutes les ordonnances de police administrative auxquelles les indigènes sont obligés de se conformer.

g) Tout batelier ou négociant qui voudra charger ou décharger des

marchandises, ne pourra, d'après les ordonnances auxquelles les habitans eux-mêmes doivent se conformer, employer à son choix, pour cet effet, que ses propres gens ou les individus établis par la police dans les villes commerçantes. Les autorités respectives veilleront à ce que les individus préposés à ce travail, n'abusent pas de ce privilége, et il sera constamment fait droit aux plaintes fondées qui en seront portées, soit par les Consuls, soit par les parties intéressées elles-mêmes.

h) Il lui sera également permis en tout tems de vendre ou faire vendre sa marchandise en gros (c'est à dire par Last, par *Schiffspfund*, par *Schocks* et ballots) emmagasinée ou non emmagasinée, ou de la faire charger sur des vaisseaux ou sur des chariots de roulier, et de l'envoyer à l'étranger. Le débit en détail dans les marchés ouverts, et dans les boutiques ou caves, ne lui sera permis qu'à certaines époques de l'année durant les foires, conformément aux règlemens généraux de police.

i) Si un sujet d'une des hautes parties contractantes se rend dans une province quelconque de l'autre Puissance, pour y acquérir une propriété immeuble, ou y exercer tous les genres de commerce réunis (*in globo*,) tels que

aa) le commerce stable et permanent en gros ou en détail (*ein stehendes Gewerbe zu Jedermanns Diensten*,)

bb) le Commerce d'expédition ou de commission (*Commissions- nnd Speditionshandel.*)

cc) des affaires de banque ou de change (*Bank- und Wechselgeschäfte.*)

dd) transporter des marchandises par mer en qualité de propriétaire de vaisseau (*Schiffsrhederei treiben*,)

il est absolument obligé de demander le droit de bourgeoisie et de concourir à toutes les charges de l'Etat, de la corporation et de la commune dans la ville et le port où il s'établit pour exercer les différens genres de commerce désignés ci-dessus.

Il jouira alors de la protection et des avantages accordés par les lois.

k) Le droit de bourgeoisie mentionné sub lit. *i.*, sera accordé à tous

les sujets respectifs des deux hautes parties contractantes dans l'étendue désignée à l'article 1r, dès qu'ils seront majeurs et que leur réputation sera déclarée intacte.

Les sujets professant le culte de Moïse ne participeront pax aux mêmes droits et avantages.

Ils seront traités parfaitement à l'égal des Juifs étrangers dans les Etats des Puissances contractantes.

l) Afin d'établir des règles invariables pour l'exercice du commerce dans les villes et les ports de l'étendue déterminée à l'article 1r, on est convenu du principe général, que les sujets respectifs ne seront ni obligés ni tenus contre leur gré, et en vertu d'une usance de commerce quelconque, d'admettre dans leurs contracts d'autres poids et d'autres mesures que ceux qui ont été fixés par les lois du pays. Il a été convenu, en outre des dispositions suivantes:

aa) Concernant les denrées à mésurer par boisseau (*Scheffel*,) on comptera 60 boisseaux de Berlin pour un Last, dans toutes les villes et ports de la dépendance de Sa Majesté le Roi de Prusse; et dans celles qui se trouvent sous la domination de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, on comptera par la mesure qui y est établie pour le blé.

bb) On déterminera d'une manière positive, pour les villes sous la domination de Sa Majesté le Roi de Prusse, les poids nets de toutes les denrées ou marchandises, en y ajoutant un pour cent pour celles qui le seront sur la petite.

cc) Les productions brutes de tout genre importées dans les villes maritimes ne sont assujéties au triage (*Brake*) qu'une seule fois, et cette opération ne saurait être renouvelée dans une ville maritime de la même domination, que du consentement mutuel du vendeur et de l'acheteur. Le rebut du triage (*Brakabgang*) reste en tout cas au propriétaire.

dd) Pour écarter du commerce toute entrave, et faciliter les opérations

qui accompagnent la réalisation des ventes, on est convenu d'abolir à jamais les appropriations vexatoires dont jouissaient les villes maritimes, et qui sont connues sous les dénominations de *Bürgerbest*, *Aufmaass*, *Krumpmaass*, *Brakabgang*, *Abfall*, et autres de pareille nature, ainsi que les prérogatives appellées *Handlungs-Usanzen*, et les *Lehnsämter*, qui constituent une espèce de monopole.

ee) Comme il est d'usage de s'entendre préalablement sur le prix des marchandises à vendre et à achéter, l'on sera tenu désormais de convenir positivement, quant aux frais et charges qu'exige la réalisation des affaires de vente et d'achat. En cas de litige, les stipulations des parties intéressées serviront seules de base, et non les usages de commerce particuliers de chaque ville. Si toutefois l'acheteur et le vendeur n'étaient pas convenus positivement, comme cela est dit ci-dessus, à l'égard des frais es charges qu'exige la réalisation des affaires de vente et d'achat, ce point sera réglé d'après les lois du pays, et l'étranger sera, sous ce rapport, traité parfaitement à l'égal de l'indigène.

ff) Vû, néanmoins, que pour réaliser la vente d'une marchandise, il peut entrer dans les stipulations arrêtées entre le vendeur et l'acheteur, de la porter au grenier de ce dernier pour y être pesée, triée ou mesurée, sans que l'acheteur ait consenti à en payer le prix convenu avant que cette opération (qui requiert ordinairement quelques jours,) soit achevée, comme il peut être stipulé également que la propriété de la marchandise ne passera du vendeur à l'acheteur, que lorsque son prix aura été entièrement soldé au jour fixé, il est entendu qu'une déposition semblable de marchandise du vendeur Polonais dans le grenier de l'acheteur, ne lui en fera passer la propriété que lorsqu'il aura réellement effectué le solde convenu, à moins que la marchandise n'ait été vendue à crédit. Dans ce cas, si l'acheteur se déclare insolvable avant d'avoir rempli les engagemens contractés avec le vendeur, et que le concours des créanciers soit ouvert par l'autorité

compétente, la marchandise sera restituée au vendeur, qui, de son côté, restituera ou bonifiera les arrhes ou à comptes (*Handgeld*), que lui aurait avancés l'acheteur; de manière qu'aucune des deux parties contractantes ne puisse mettre à profit une circonstance de ce genre au détriment de l'autre.

Il est entendu que cette dernière stipulation ne pourra être exécutée au préjudice des tiers, c'est-à-dire: que le vendeur ne pourra obtenir la restitution en nature que de cette partie de la marchandise vendue à crédit, dont un tiers n'aurait pas fait réellement et légalement acquisition.

Dans les cas qui ne se trouveraient pas prévus par le présent paragraphe ou par les contracts des vendeurs ou acheteurs, les vendeurs étrangers jouiront à l'égal des vendeurs indigènes, de toute la protection des lois et de toutes les garanties qu'elles accordent.

Article 4.

Par une suite des intentions libérales et bienveillantes qui animent les hautes parties contractantes en faveur du commerce et de l'industrie de leurs Etats respectifs, Elles sont convenues de regarder comme un principe fontamental et inaltérable, que toutes les productions du sol et de l'industrie des dits Etats pourront circuler dans l'étendue désignée à l'article 1er, avec la liberté la plus illimitée.

Toutefois, le tabac et le sel dans le Royaume de Pologne, et les cartes-à-jouer dans les deux Etats, ainsi que le sel en Prusse, sont exceptés pour le moment, de la présente stipulation.

Pour déterminer néanmoins l'application du principe général énoncé ci-dessus, les hautes parties contractantes ont arrêté, d'un accord mutuel, les dispositions suivantes:

a) Les droits d'importation et d'exportation, dont les produits du sol et de l'industrie des Etats respectifs de Leurs Majestés l'Empereur de toutes les Russies et le Roi de Prusse, seront imposés aux frontières de terre

qui séparent les dits Etats, se trouvent indiqués dans les tarifs sub litt. C. et D., signés aujourd'hui par les Plénipotentiaires respectifs.

Ces droits ne pourront être haussés à l'avenir, que du consentement unanime des deux hautes parties contractantes. Quant aux droits perçus jusqu'à present sous les dénominations de tantième, visa, *Uebertrag*, accidens, agio etc. etc., ils sont abolis à jamais dans toute l'étendue désignée à l'article 1er.

Toute rétribution exigée contrairement à la présente stipulation par les autorités civiles ou militaires des deux pays, sera envisagée comme vexatoire.

b) Les défenses d'entrée et de sortie à l'égard des productions des Etats susmentionnés, aux frontières de terre qui les séparent, ne pourront dorénavant avoir lieu que d'un commun accord entre les deux Gouvernements.

c) Les tarifs signés aujourd'hui par les Plénipotentiaires respectifs seront mis en vigueur le plutôt possible, et dans aucun cas plus tard que le $\frac{1}{13}$ Janvier 1820.

d) L'engagement mutuel que prennent les deux hautes Puissances de ne hausser les droits indiqués dans ces tarifs que d'un commun accord, ne portera néanmoins pas atteinte à la faculté qu'elles se reconnaissent mutuellement, d'imposer à l'importation dans leurs Etats, tels droits de consommation qu'elles jugeront convenables.

e) Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies s'engage à considérer les dispositions contenues dans le Tableau signé aujourdhui par les Plénipotentiaires respectifs sub litt. E., comme le maximum des droits d'entrée et de consommation à percevoir des fabrications Prussiennes en lin, laine et cuir, munies de certificats d'origine, tant à leur entrée dans le Royaume de Pologne qu'aux autres douanes de terre de l'Empire de Russie, et promet de ne les faire hausser que d'après un accord préalable avec Sa Majesté le Roi de Prusse.

f) Les certificats d'origine mentionnés au paragraphe précédent, se-

ront délivrés d'après la formule ci-jointe sub Litt. F., par les Consuls, s'il y en a dans les lieux d'expedition, et à leur défaut, par le Magistrat. Dans l'un et l'autre cas, il sera nécessaire que la Régence du Département, ou un Commissaire spécialement délégué par elle à cet effet, constate la verité et l'authenticité de ces certificats d'origine.

g) Les marchandises étrangères importées en transit par les ports de Danzig, Elbing, Königsberg et Mémel, pour être débitées dans les provinces de l'étendue désignée à l'article 1er, ne payeront pas de droits d'entrée et de consommation plus élevés que celles importées pour la même destination par les ports Russes de Libau, Windau et Riga.

Il est entendu, que les marchandises déclarées aux frontières du Royaume de Pologne pour passer en Russie, n'auront aucun droit de transit à acquitter, et qu'elles ne seront assujéties qu'au payement des droits d'entrée et de consommation établis par les tarifs de Russie communs au Royaume de Pologne.

Le tabac et le sel ne pouvant être introduits dans le Royaume de Pologne comme objets de commerce, pourront néanmoins le traverser pour passer en Russie, en se soumettant aux précautions que l'administration du Royaume de Pologne jugera indispensables pour empêcher la contrebande.

h) Pour écarter tout se qui pourrait porter atteinte à la jouissance des avantages de commerce stipulés par la présente Convention, les Plénipotentiaires respectifs sont convenus d'arrêter les principes énoncés dans le Tableau sub litt. G., sur lesquels les règlements des Douanes respectifs devront être fondés.

i) Dans l'étendue désignée à l'article 1er, il pourra être accordé des brevéts-d'invention (*Patente*) comme moyen d'encouragement, mais ces brevets ne sauraient imposer de restrictions qu'aux sujets du Gouvernement qui les aura accordés. Le principe de la libre circulation de tout ce qui est produit dans cette étendue, reste maintenu dans toute sa vigneur, ainsi que le porte l'article 4^{e}.

k) On cherchera les moyens d'activer entre la Prusse et le Royaume de Pologne le commerce de frontières sous le rapport des objets de main-d'oeuvre, qui se débitent aux foires des villes-frontières par l'ouvrier même, tels que bottes, poteries, etc.

Article 5.

Dans la vue d'activer et de faciliter d'avantage le commerce de transit stipulé par l'article 29. du Traité de Vienne, les deux hautes parties contractantes sont convenues des dispositions suivantes, qu'Elles se réservent de compléter, suivant l'exigence des cas.

a) Les productions du sol et de l'industrie des Etats respectifs de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies et de Sa Majesté le Roi de Prusse, et les marchandises étrangères destinées à l'usage des sujets des deux hautes parties contractantes comme objets de commerce de transit, ne pourront être frappées de prohibition que par suite d'un accord mutuel entre les deux Puissances. L'importation et l'exportation, par transit, de ces objets, sera libre aux sujets respectifs dans toutes les villes et dans tous les ports de l'étendue désignée à l'article 1^er^, d'après les tarifs déterminés à ce sujet.

b) Les droits de transit à payer dans les ports de Danzig, Königsberg, Elbing et Mémel, pour les productions exportées des provinces de la domination de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, ainsi que pour les marchandises étrangères destinées pour les mêmes provinces, sont déterminés d'après le tarif sub litt. H. signé aujourd'hui par les Plénipotentiaires respectifs, lequel ne pourra être haussé que d'un commun accord.

c) Les objets d'exportation et d'importation qui auraient passé en transit, et qui, sans être encore arrivés à leur destination, retourneraient par la même douane, soit de terre, soit de mer, par laquelle ils étaient venus, si leur identité est avérée, ne payeront pas une seconde fois les droits de transit, mais pourront passer librement.

d) Toutes les productions du sol et de l'industrie de l'étendue dési-

gnée à l'article 1^er^, destinées pour une province Polonaise d'une autre domination, passeront en transit par le Royaume de Pologne franches de tout impôt. Elles seront, toutefois, pourvues d'un certificat de la première douane-frontière à laquelle elles auront touché. Ce certificat servira à constater, à la sortie des marchandises, l'endroit de leur expédition, et indiquera en même tems celui de leur destination. Il sera libre aux Gouvernemens respectifs de prendre les mesures qu'ils jugeront convenables pour prévenir tout abus à cet égard.

Quant aux marchandises étrangères qui, des provinces Prussiennes de l'étendue désignée à l'article 1^er^, passeraient en transit par le Royaume de Pologne pour se rendre dans les provinces Polonoises de la domination Autrichienne, elles y payeront les droits de transit stipulés à cet égard avec l'Autriche.

e) Le propriétaire d'une marchandise importée en transit, dès qu'il sera sujet de l'une des deux dominations, aura le droit, dans l'étendue désignée à l'article 1^er^, de changer la destination de transit en celle de circulation intérieure, et dans ce dernier cas, il ne payera que les droits d'entrée et de consommation; l'excédant des droits qu'il pourrait avoir payés pour la marchandise déclarée antérieurement pour le transit, lui sera, le cas échéant, fidèlement restitué.

Les Gouvernemens respectifs adopteront les mesures de précaution les plus propres à empêcher que des marchandises déclarées pour le transit ne soient consommées dans l'intérieur. Les douanes respectives seront spécialement chargées de l'exécution de ces mesures.

f) L'administration du Royaume de Pologne aura le droit d'acheter le sel d'outre-mer pour ses besoins partout où elle voudra, et de le faire passer en transit par les ports de Danzig, d'Elbing, de Königsberg et de Mémel, en acquittant un droit de deux bons gros de Prusse par quintal.

Quant au mode de transit et de transport, l'administration du Royaume de Pologne est prête, dans la vue de prémunir la Prusse contre la contrebande, à conclure un arrangement particulier, pour lequel un Com-

missaire spécial se rendra à Berlin, sous la promesse toutefois, que la Prusse y apportera, de son côté, des facilités, et que les frais qu'exigera le transport seront calculés sur les principes économiques de l'administration Prussienne des sels.

g) Pour donner un plus grand essor à l'industrie de Leurs sujets respectifs, et pour favoriser d'avantage le genre de trafic qui fait l'objet des dispositions de cet article, les deux hautes parties contractantes sont convenues, que tous Leurs sujets respectifs pourront faire réciproquement le commerce de transit des Etats Prussiens à l'tranger par Odessa, et du Royaume de Pologne à l'étranger par les Etats Prussiens, et *vice-versa*, d'aprés les règlemens que chaque Etat établira.

Les droits à percevoir dans le premier cas, ne dépasseront point, pour les sujets Prussiens, qui seront traités a l'égal des sujets Autrichiens, celui arrêté entre la Russie et l'Autriche, en vertu de l'article 28. du traité de Vienne.

Quant au second cas, il est convenu, que le maximum des droits de transit sera de trois écus de Prusse par quintal de marchandises (poids brut), d'après la déclaration des voituriers ou propriétaires.

Article 6.

Dans la vue de garantir d'une manière plus immédiate encore à Leurs sujets respectifs la pleine jouissance des avantages stipulés ci-dessus, les deux hautes parties contractantes se reconnaissent réciproquement le droit de nommer et de faire résider dans les provinces de l'étendue désignée à l'article 1er, des Consuls ou Agens de commerce, dont la destination sera d'assister leurs compatriotes dans les affaires d'intérêt qu'ils auraient à y régler, toutes les fois qu'ils se verraient obligés de recourir à leur appui, et de veiller à l'exécution des présentes transactions, en se conformant aux règlemens tracés ci-après.

En conséquence de ce principe, les deux hautes Puissances sont convenues des points suivans:

a) Il sera libre à chacune des deux hautes parties contractantes, de nommer dans l'étendue désignée à l'article 1.er autant de Consuls ou Agens de commerce qu'Elle jugera convenables, de déterminer les endroits où ils devront résider, ainsi que l'étendue dans laquelle ils devront exercer leurs fonctions.

b) Il sera libre à chaque Gouvernement de nommer également un Consul-général qui, de droit, sera chargé de veiller sur la conduite des Consuls et de leur donner des directions. Le Consul-général aura le droit de s'adresser, s'il le juge convenable, directement aux Ministères des pays où il se trouvera, pour écarter les difficultés ou entraves que le commerce pourrait éprouver. Cette démarche ne pourra avoir lieu, toutefois, que dans le cas où, contre toute attente, les autorités locales se refuseraient à faire droit à de justes réclamations.

c) Lorsqu'une des Puissances contractantes aura annoncé, dans les formes usitées, la nomination d'un Consul ou Agent de commerce, le Gouvernement auprès duquel il sera destiné à résider, lui fera délivrer son exéquatur en bonne et dûe forme, et il est mutuellement convenu qu'on y apportera le moins de retard possible.

d) Dans les villes ou autres places de frontière, le même individu pourra être accrédité auprès de deux Gouvernemens, ainsi par exemple; le Consul de Sa Majesté le Roi de Prusse à Brody pourra aussi exercer ses fonctions à Radziwilow. Il en sera de même partout ailleurs où il conviendra aux deux Gouvernemens de nommer des Consuls ou Agens de commerce pour exercer les mêmes fonctions dans les villes d'une domination différente.

e) Une des principales obligations du Consul ou Agent de commerce, sera de veiller à ce que la présente Convention soit maintenue et exécutée dans tous ses points et clauses.

f) Dans tous les cas urgens relatifs aux affaires de commerce, il aura le droit d'adresser directement aux autorités de l'arrondissement de son Consulat, des réclamations verbales ou par écrit, conçues dans la langue

du pays de sa résidence, ou en langue française, en y joignant autant que possible des traductions.

g) Il sera autorisé à intervenir dans tous les différens qui pourraient naître, soit entre ses compatriotes commerçans, soit entre ceux-ci et des commerçans ou habitans du pays ou il résidera, toutes les fois que les parties intéressées voudront le prendre pour arbitre. Les lois de son pays et les instructions dont il sera muni, détermineront le degré de validité que devra avoir sa décision à l'égard de ses compatriotes, et en prescriront les formes.

h) Il sera également en droit d'assister ses compatriotes commerçans, et il plaidera leur cause auprès des autorités de l'arrondissement de son Consulat, dans tous les différens et procès qu'ils pourraient avoir avec les douaniers et les habitans du pays, ou avec des étrangers par suite de leurs affaires de commerce.

i) Au cas qu'un compatriote commerçant du Consul vînt à décéder dans l'arrondissement de son Consulat, et que les héritiers du défunt fussent absens, sans avoir de mandataire présent sur les lieux, le Consul aura le droit de s'enquérir des biens et des effets du décédé; de se les faire délivrer par les autorités locales, en tant que les lois du pays n'y sont pas contraires; enfin, de prendre toutes les mesures nécessaires pour la sûreté de la propriété du défunt, et de soigner ses affaires, jusqu'à ce que les héritiers ou leurs fondés de pouvoirs se présentent.

k) Les Consuls, en délivrant des passeports à leurs compatriotes, seront tenus, sous peine de résponsabilité personelle, de veiller à ce que ces passeports ne deviennent, pour des gens sans aveu et évidemment dangereux, un moyen de s'introduire dans les Etats respectifs.

l) En qualité de Consuls, ils jouiront des prérogatives et priviléges dont jouissent les Consuls des nations les plus favorisées. Les armes de leur pays pourront être arborées à leur maison, pour indiquer leur demeure.

Les Consuls des deux hautes parties contractantes dans l'étendue dé-

signée à l'article 1er, dès qu'ils ne seront pas sujets du pays de leur résidence, et qu'ils ne possèderont pas de maison, à eux appartenante, dans les villes où ils exerceront leurs fonctions, seront exempts de tout logement personnel.

m) Les hautes parties contractantes étant convenues, que la totalité de Leurs sujets et des productions de leur sol et de leur industrie participeront, dans l'étendue désignée à l'article 1er, aux avantages commerciaux stipulés par la présente Convention, les certificats d'origine qui, en vertu du traité de Vienne du 3. Mai (21. Avril) 1815, devaient assurer spécialement la jouissance des dits avantages aux provinces Polonaises de 1772, deviennent inutiles à l'exception de ceux dont les fabrications Prussiennes favorisées en lin, laine et cuir devront être accompagnées, conformément aux paragraphes *e.* et *f.* de l'article 4e.

Mais si, par la suite, ces mêmes Puissances voulaient limiter, d'un commun accord, aux productions d'origine Polonaise, les avantages stipulés en faveur des dites productions par le traité du 3. Mai (21. Avril) 1815, les certificats d'origine redevenant alors nécessaires, il serait pris, du consentement mutuel et préalable des deux hautes parties contractantes, les mesures que les administrations respectives jugeraient les plus convenables â cet égard.

Article 7.

En execution de l'article 10. du traité de Vienne et relatif à la ville libre de Cracovie, les hautes parties contractantes sont convenues d'étendre aux habitans de cette ville et de son territoire toutes les stipulations de la présente convention, en autant que par leur nature elles sont propres à leur être appliquées. D'après ce principe, tous les habitans de la ville de Cracovie et de son territoire jouiront des mêmes avantages commerciaux et des mêmes exemptions que la présente Convention assure aux sujets des deux hautes parties contractantes. Ils seront traités, dans le territoire de la domination Russe, à l'égal des sujets Prussiens; et dans les

provinces de la domination Prussienne, à légal des sujets Russes, bien entendu, toutefois, que, de leur côté, ils se conformeront aux obligations que le présent Acte impose aux sujets respectifs.

ARTICLE 8.

En conséquence des dispositions ci-dessus énoncées, toutes les lois et concessions, tous les usages, règlemens, tarifs, priviléges et droits particuliers de commerce des villes et des ports de l'étendue désignée à l'article 1^er^, qui se trouvaient en opposition avec la teneur de la présente Convention, sont abolis à jamais. Seront nommément compris dans cette stipulation les droits qui peuvent avoir existé jusqu'à présent contrairement à la liberté de la navigation des rivières et canaux, ainsi qu'à la circulation illimitée de toutes les productions du sol et de l'industrie entre les provinces de l'étendue susmentionnée, tels que les droits d'entrepôt, de rompre-charge, d'étape, de non-allège et autres de pareille nature, spécifiés ou non-spécifiés, lesquels seront censés abolis par la présente Convention.

Les hautes parties contractantes s'engagent en même tems, à interdire aux négocians des villes commerçantes de Leurs dominations respectives dans l'étendue déterminée à l'article 1^er^, toute association qu'ils formeraient, dans le but, soit d'organiser ou de réintroduire, directement ou indirectement, les priviléges et droits exclusifs abolis par le présent article et la présente Convention, soit de s'approprier exclusivement un genre de commerce quelconque.

Leurs Majestés l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne, et le Roi de Prusse, garantissent en même tems aux bourgeois indigènes des dites villes, quil ne leur sera interdit dans aucun cas de se charger de toutes les expéditions d'importation et d'exportation pour le compte des sujets respectifs de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne, et de Sa Majesté le Roi de Prusse.

ARTICLE 9.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échan-

gées à St. Petersbourg, dans le terme de deux mois, ou plutôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé les cachets de leurs armes.

Fait à St. Petersbourg le $\frac{1}{7}$ Décembre 1818.

Signé:

CHARLES SEMLER. (L. S.)

PIERRE D'OUBRIL. (L. S.)

XV.

Vertrauliche Herzoglich-Nassauische Erklärung, die Vollziehung der Rheinschifffahrts-Convention betreffend.

(Zur vertraulichen Sitzung vom 28. Juni 1819.)

Es ist allgemein bekannt, dass die zu Mainz schon seit vier Jahren versammelte Central-Commission zur Vollstreckung der Wiener Convention über die Rheinschifffahrt noch sehr wenig zum Vollzug dieser Uebereinkunft zn leisten im Stande war.

Der Zweck der Rheinschifffahrtsacte war kein anderer, als dass die Schifffahrt auf diesem grossen, mehreren Staaten gemeinschaftlichen Strome von allen den Hindernissen so schnell als möglich befreit werde, welche ihr das Particular-Interesse der Verwaltungen einzelner Gebiete, die der Fluss durchströmt, einzelner Städte, die daran gelegen sind, so wie auch der Schiffergesellschaften, die die Schifffahrt als Folge älterer beschränkenden Einrichtungen ausschliesslich ausüben, in den Weg legen; denn alle solche Beschränkungen wirken zum Nachtheil des Handels überhaupt, oder, um es richtiger auszudrücken, zum Nachtheil der Millionen producirenden und consumirenden Bewohner der deutschen und andern Staaten, die die grössere Freiheit der Schifffahrt in den Stand setzen würde, ikren Ueberfluss höher zu verwerthen und ihre Bedürfnisse wohlfeiler zu beziehen.

Als eins der Haupthindernisse dieser Art wurde das Umschlagsrecht der Städte Cöln und Mainz betrachtet, und darum zu Wien festgesetzt, dass dieses Umschlagsrecht sogleich aufgehoben werden solle, ehe noch die Central-Commission das definitive Reglement über die Schifffahrt entworfen haben würde.

Vier Jahre sind bereits verflossen, und die Städte Cöln und Mainz üben das Umschlagsrecht noch aus.

Alle Schritte, die bisher von allen Staaten, die die Rheinschifffahrt interessirt, geschehen sind, um die Rheinschifffahrt von den äusserst bedrückenden Auflagen und Hemmungen zu befreien, welche ihr insbesondere der Cölner gezwungene Umschlag verursacht, waren bis jetzt fruchtlos.

Anfangs wurde mit Recht gefordert, dass, gleichzeitig mit der Aufhebung des gezwungenen Umschlagsrechts der Städte Cöln und Mainz, auch auf dem Niederländischen Rhein alle die Auflagen und Einrichtungen zu entfernen seyen, welche dort noch, dem Inhalte der Congressbeschlüsse entgegen, fortbestanden.

Die Königlich-Niederländische Regierung erklärte sich hierzu schon vor mehreren Monaten in der Art bereit, dass die Central-Commission zu Mainz den Beschluss fassen konnte, dass auch von Königlich-Niederländischer Seite den Congressbeschlüssen Genüge geleistet sey, und die Königlich-Preussische Regierung aufforderte, nunmehr die Aufhebung des Cölner gezwungenen Umschlags zu veranlassen.

Bis jetzt ist aber eine, dem so dringenden Wunsche aller deutschen Staaten, und der übrigen zunächst bei der Rheinschifffahrt interessirten Nachbarstaaten, entsprechende Verfügung der Königlich-Preussischen Regierung nicht erfolgt.

Da sich nicht voraussehen lässt, wie lange dieser Zustand noch fortdauern wird, so wird man es nicht unangemessen finden, wenn dieser höchst wichtige Gegenstand bei dieser hohen Versammlung vorläufig in vertraulicher Sitzung, nach Anleitung des Art. 19 der Bundesacte, in Anregung gebracht wird.

Die Nachtheile, die für alle Bewohner der Rheingegenden und der schiffbaren Flüsse, die sich mit dem Rhein verbinden, aus der durch den fortdauernden gezwungenen Umschlag zu Cöln und Mainz erschwerten und belasteten Schifffahrt, hervorgehen, lassen sich nicht genau berechnen.

Sie sind der Natur der Sache nach weit grösser, als die Vortheile, die die Stadt Cöln und Mainz für ihre Stadtcassen seit dem Jahre 1814 daraus ziehen; denn früher flossen diese Einnahmen mit allen Ueberschüssen der Gemeindecassen in den französischen Staatsschatz.

Diese directen Einnahmen dürfen für Cöln, an Krahnen-, Waag- und Werftgebühren, brutto ungefähr 400,000 Franken, für Mainz ungefähr etwas weniger als $\frac{2}{3}$tel dieser Summe betragen. Diese Einnahme fällt aber auch nach aufgehobenem gezwungenem Umschlag nicht ganz hinweg, da, nach wie vor, diese beiden Städte natürliche, ungezwungene Stapelplätze für einen grossen Theil des Rheinhandels, als Folge ihrer Lage und des einmal in ihren Mauern etablirten Handels, bleiben werden; ein bedeutender Theil dieser Gebühren wird aber demnach, nach aufgehobenem Umschlag, sicher denen, die ihre Producte durch den Rhein beziehen oder versenden, erspart werden.

Den grössten Vortheil würden die bei der Rheinschifffahrt Interessirten aber daraus ziehen, dass aller Aufenhalt in dem Waaren-Transport, der eine Folge des gezwungenen Umschlags ist, hinwegfällt, und dass insbesondere die Schifffahrt in Zukunft nur einer freien Concurrenz der Shiffer unterliegen wird, so, dass nur diejenigen Schiffer zum Rheinhandel werden gebraucht werden, welche im Stande sind, dem handelnden Publicum die geringsten Frachtpreise anzubieten, und ihm sonst dabei die grössten Vortheile anderer Art zu gewähren.

Denn auch dadurch, dass die Schifffahrt nicht frei war, sondern gezwungen die zu versendenden Waaren dem Schiffer überlassen werden mussten, welcher an der Reihe in den Mainzer und Cölner sogenannten Stations-Hafen war, oder dem die Rangfahrt zustand, sind bisher die Frachtpreise, im Interesse der Schiffer und zum Nachtheil der Käufer und

Verkäufer, der auf dem Rhein verschifften Waaren unnatürlich in die Höhe getrieben worden.

Nicht die Städte Cöln und Mainz sind es also allein, welche Nachtheil aus dem aufgehobenen Umschlagsrecht zu befürchten haben, sondern vorzüglich die Rheinschiffer, denen der Rheinhandel tributair geworden ist.

Es ergiebt sich hieraus, dass die Aufhebung des Umschlagsrechts der Städte Cöln und Mainz so sehr in dem Interesse aller Bewohner des Rheins und seines Stromgebiets liegt, dass auch gewiss die Königlich-Preussische Regierung — deren Einwirkung zu Wien Europa vorzüglich die Rheinschifffahrts-Convention verdankt — von selbst um so mehr geneigt seyn werde, dazu ferner die Hände zu bieten, da der Rhein, da, wo er schiffbar ist, in der grössten Ausdehnung die Königlich-Preussischen Staaten durchströmt.

Jeder Aufschub wirkt aber so nachtheilig, dass man den Wunsch ausdrücken muss, dass die Königlich-Preussische Regierung bald den mit den Tractaten übereinstimmenden, so sehr erwartenden Beschluss fassen möge.

Es wird dieses um so dringender, da gerade in dem gegenwärtigen Jahre die Länder, die der Rhein und die schiffbaren Nebenflüsse, die sich in ihn ergiessen, durchströmen, der gesegnetsten Erndte entgegen sehen, für sie also möglichste Freiheit der Flussschifffahrt ein um so grösseres Bedürfniss gerade in diesem Jahre werden wird.

XVI.

Vertrauliche Königlich Preussische Gegenerklärung auf die Herzoglich Nassauische Erklärung, die Aufhebung des Cölner Stapels betreffend.

(Zur vertraulichen Sitzung vom 26. August 1819.)

In der vertraulichen Sitzung vom 28. Juni dieses Jahrs (S. 441.) hat der Herzoglich Nassauische Herr Gesandte eine Erklärung abgegeben, wor-

nach eins der Haupthindernisse, welche die vollständige Ausführung der Wiener Convention über die Rheinschifffahrt findet, in der Fortdauer des Cölner Umschlagsrechts bestehen soll.

Die Sache verhält sich also:

Die Wiener Rheinschifffahrtsacte macht in Betreff der künftigen Ausführung ihrer Bestimmungen durch die Central-Commission zu Mainz einen sehr wesentlichen und in der Natur der Sache liegenden Unterschied, indem sie dieselbe theils in die von dieser Commission gleich nach ihrem Zusammentritt im Namen aller Uferstaaten zu erlassende interimistische Instruction legt, theils aber einem definitiven Reglement vorbehält.

Die interimistische Instruction, schon ihrer Benennung zufolge nur eine vorläufige Anweisung für die Octroi-Beamten, sollte nach Inhalt des Art. 31

1) den Befehl ertheilen, bis zur Sanction des definitiven Reglements die Convention vom 15. August 1804 zu befolgen;

2) kurz bezeichnen, welche Artikel dieser Convention schon durch die Rheinschifffahrts-Acte aufgehoben sind, und welche andere Dispositionen schon jetzt denselben substituirt werden müssen.

Dieser Ausdruck: schon jetzt (*déjà à présent*) konnte allein zu einem Beweise hinreichen, dass nur solche abändernde Bestimmungen der Rheinschifffahrts-Acte mittelst Emanation der interimischen Instruction zur Ausführung gebracht werden sollten, deren unverzügliche Ausführung ohne Schwierigkeiten oder weitere Vorarbeiten möglich war, wozu besonders und namentlich der in demselben Artikel, welcher allein von dem Erlasse einer interimistischen Instruction spricht, angeordnete Uebergang der Verwaltung, aus den Händen der ehemaligen provisorischen Administration in diejenigen der Central-Commission, und das Aufhören der ehemaligen gemeinschaftlichen Gebühren-Erhebung gehört. Wo aber die Wiener Convention nur den Grund durch allgemeine Principien gelegt hat, welche noch einer weiteren Entwickelung bedürfen, ist letztere einem

durch die Central-Commission auszuarbeitenden *definitiven Reglement* nach Artikel 32 in der Art überlassen worden, dass die Artikel der Wiener Convention bei dieser Arbeit als Instruction dienen sollen. Ausdrücklich ist zugleich bestimmt worden, dass erst alsdann, wenn diesem definitiven Reglement die Sanction der Uferstaaten ertheilt worden, *die neue Ordnung der Dinge beginnen dürfe.*

Obgleich nun zu der «neuen Ordnung der Dinge» unstreitig das im Art. 19 der Rheinschifffahrtsacte ausgesprochene Aufhören der bisherigen Umschlagsrechte zu Cöln und Mainz gehört, mithin die näheren Bestimmungen darüber in dem definitiven Reglement, dem Zusammenhange nach, ihre Stelle finden sollten, so hat man bei der Central-Commission dennoch stets Versuche gemacht, die Aufhebung dieser Umschlagsrechte schon durch die interimistische Instruction auszuführen, und vermöge eines seltsamen Abirrens vom streng conventionsmässigen und sicher zum Zwecke führenden Wege haben die Verhandlungen jener Commission sich fast hauptsächlich um diesen Punct gedreht. Die Preussische Regierung hat diesen Versuchen eine Zeitlang stille zugesehen, und selbst ihren Bevollmächtigten von einer Theilnahme daran nicht zurückgehalten, damit, wenn trotz der Abweichung von dem conventionsmässigen Gange, und der Vermischung der verschiedenen Standpuncte, welche die Central-Commission für die Abfassung der interimistischen Instruction und des definitiven Reglements zu beobachten hatte, gleichwohl durch eine von allen Seiten einander entgegen kommende Bereitwilligkeit ein Resultat zur Zufriedenstellung aller billigen Wünsche hätte gewonnen werden können, dasselbe nicht verzögert werden möchte. Man hätte auch alsdann, wären diese Versuche an sich ausführbar gewesen, ebenfalls annehmen können, dass ihnen wirklich eine, nur nicht deutlich ausgedrückte, Absicht der Wiener Convention zur Seite stehen, obgleich ein Blick in die letztere wenigstens so viel ergiebt, dass keineswegs, was die Herzoglich Nassauische Erklärung als eine ausdrückliche Bestimmung erscheinen lässt, «zu Wien *festgesetzt* «worden, dass dieses Umschlagsrecht *sogleich* aufgehoben werden solle,

«*ehe noch* die Central-Commission das definitive Reglement über die «Schifffahrt entworfen haben würde.»

Allein, anderer in den öffentlich bekannt gemachten Abstimmungen des Königlich Preussischen Commissarius zu Mainz entwickelter Gründe nicht zu gedenken, zeigte sich bei jenen Versuchen stets die innere Unmöglichkeit, sie auszuführen, weil sie vorzeitig waren. Das Umschlagerecht zu Cöln und Mainz ist der Mittelpunct, auf welchem die vielseitigen Anordnungen der Convention vom 15. August 1804 grossentheils beruhen. Man gerieth nicht allein in Widersprüche, indem man die Aufhebung jenes seit mehreren Jahrhunderten bestehenden Rechts schon durch eine interimistische Instruction, welche doch nach ihrer Bestimmung die fernere interimistische Befolgung der Convention vom 15. August 1804 anordnen soll, in Ausführung bringen wollte, sondern es ist auch leicht ersichtlich, dass einer so übereilten Ausführung des Artikels 19 der Rheinschifffahrtsacte eine völlige Anarchie auf dem Rhein gefolgt seyn würde, weil es noch an allen andern, mit der Aufhebung des Umschlages in innigem Zusammenhange stehenden und dieselbe vorbereitenden Verabredungen und Bestimmungen fehlte, welche in der Rheinschifffahrtsacte, namentlich im Artikel 20 und 27, angedeutet und ausdrücklich dem definitiven Reglement vorbehalten sind.

Der ganze Streit, ob die Aufhebung des Cölner und Mainzer Stapels durch das definitive Reglement erfolgen solle, erscheint in der That auch eitel, wenn man erwägt, dass es stets von den betreffenden Uferstaaten abgehangen hat, und noch jetzt abhängt, ihre Commissarien in Mainz anzuhalten, zum Entwurfe des definitiven Reglements zu schreiten, und so durch vollständige Ausführung der Wiener Convention alles dasjenige in Wirklichkeit zu setzen, dessen Einleitung mittelst der interimistischen Instruction Schwierigkeiten fand. Nach Art. 32 der Rheinschifffahrtsacte sollte die Central-Commission sofort nach ihrer Vereinigung mit dem Entwurfe des definitiven Reglements sich beschäftigen, und es ist wohl keinem Zweifel unterworfen, dass ein ernstliches Vornehmen dieser Arbeit

die Rheinschifffahrts-Angelegenheit mehr beschleunigt haben würde, als durch die bisherigen Discussionen geschehen ist, welche von Seiten Preussens um so mehr mit Bedauern wahrgenommen worden sind, als diese Regierung, wie auch von dem Herzoglich Nassauischen Herrn Gesandten angeführt wird, wesentlich zu den Beschlüssen beigetragen hat, um deren Ausführung es sich jetzt handelt. Es ist daher Preussischer Seits in Mainz stets auf Vornahme des definitiven Reglements hinzuwirken gesucht worden. und hätten die hierauf gerichteten Vorschläge allgemein Eingang gefunden, so würde entweder der Zweck der Rheinschifffahrtsacte jetzt völlig erreicht seyn, oder es würde sich noch deutlicher gezeigt haben, auf welcher Seite die Hindernisse liegen, welche die Freiheit des Rheins findet.

Denn abgesehen von jener Unmöglichkeit, die Aufhebung des Cölner Umschlags aus dem Zusammenhange aller übrigen Bestimmungen der Rheinschifffahrtsacte herauszureissen und allein ins Werk zu setzen, sind es auch die bisher gemachten Erfahrungen über das Maas der Geneigtheit des Königlich Niederländischen Commissärs in Mainz, zur Erfüllung der Wiener Convention beizutragen, welche der Preussischen Regierung die Vorsicht zur Pflicht macht, bei der jetzigen Lage der Dinge in nichts, als in eine gleichzeitige und allgemeine Ausführung jener Convention, mittelst Abfassung und Sanctionirung des definitiven Reglements, sich ferner einzulassen. Das strenge Recht steht ihr hierbei zur Seite.

Die Freiheit des Rheins besteht nicht blos, auch nicht einmal hauptsächlich in der Aufhebung des Umschlags zu Cöln und Mainz, sondern in der Ausführung *aller* der Anordnungen, welche die Rheinschifffahrtsacte beschlossen hat, damit, wie Artikel 1 derselben ausdrücklich als Zweck angiebt, die Schifffahrt von dem Puncte ab, wo der Rhein schiffbar wird, bis an das Meer gänzlich frei sey. Die neue Ordnung der Dinge, welche zu diesem Zwecke eintreten soll, gründet sich auf eine Bestimmung wechselseitiger Rechte und Verbindlichkeiten, welche nach der Natur des gegenseitigen Vertrags, der ihre Grundzüge enthält, *allgemein* und *gleichzeitig* in Vollzug gesetzt werden muss. Die Königlich Niederlän-

dische Regierung ist von der Anerkennung dieses billigen Princips noch weit entfernt, indem sie die Anwendung derselben Grundsätze der Rheinschifffahrtsacte auf ihrem Gebiete nur der künftigen Berathung über das definitive Reglement vorbehalten will, indess sie deren Ausführung, nebst den damit verbundenen Veränderungen und Aufopferungen, in Gemeinschaft mit Frankreich und andern Uferstaaten von Preussen schon sofort verlangt. Alles, wozu man sich Königlich Niederländischer Seits in den neuesten Erklärungen verstanden hat, ist das Versprechen, die Veränderungen, welche in neuerer Zeit gegen den vorigen Zustand willkührlich und einseitig vorgenommen worden sind, zurückzunehmen, mithin den *Status quo* wieder herzustellen, welchen Preussen seit der Besitznahme seiner Provinzen am Rhein gar nicht verlassen hat.

Hierdurch ist noch nichts geschehen, was auch von jener Seite die Rheinschifffahrtsacte in Beziehung auf das definitive Reglement erfordert, und es ist daher um so befremdlicher, dass die Stimmenmehrheit bei der Central-Commission sich zu dem Beschlusse bewogen gefunden hat,

« dass von Seiten der Niederländischen Regierung den Congress-
« Beschlüssen Genüge geleistet sey, »

als diese Commission überhaupt, wo es auf das von der Sanction der sämmtlichen Uferstaaten abhängige definitive Reglement ankommt, gar keine Behörde ist, welche etwas durch Stimmenmehrheit beschliessen kann. Unter diesen Umständen ist die Königlich Preussische Regierung nicht allein berechtigt, die Erfüllung der Verbindlichkeiten, welche sie für den allgemeinen Zweck übernommen hat, bis zur gleichzeitigen Ausführung aller durch das definitive Reglement auszuführenden Bestimmungen der Rheinschifffahrtsacte zurückzuhalten, sondern sie sieht sich hierzu auch sogar als verpflichtet an, weil, wenn gleich die Aufhebung des Cölner Umschlags zum Theil im Interesse verschiedener ihrer Handelsstädte liegen mag, dennoch die Stadt Cöln erst in jener allgemeinen, durch das definitive Reglement zu bewirkenden Freiheit des Rheins, wenigstens eini-

germassen eine Entschädigung für den ihr bevorstehenden Verlust ihres Rechts finden kann.

In dem steten Bestreben, ihrer Seits alles zu versuchen, um die Aufstellung des definitiven Reglements zu befördern, hat die Königlich Preussische Regierung neuerdings Einleitungen getroffen, deren Resultat sie der Central-Commission zu Mainz ehestens vorlegen zu können gedenkt. Sie überlässt sich gern der Hoffnung, hierdurch, so wie durch ein consequentes Festhalten der vorstehend entwickelten, dem Rechte entsprechenden Grundsätze zur Beendigung der Discussionen beizutragen, wobei, wie bereits bemerkt worden, neben deutschen Staaten auch hauptsächlich die Niederlande und Frankreich concurriren. So lange diese Discussionen aber kein Resultat gewonnen haben, werden auch die Verhandlungen der Central-Commission zu Mainz ihrem bisherigen Gleise nicht entzogen werden können, um in einer Anwendung des Artikels 19 der Bundesacte Gegenstand der Verhandlungen der deutschen Bundesversammlung zu werden.

XVII.

Auszug aus der 147sten Sitzung der Central-Commission für die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten.

Mainz, den 6. August 1819.

PRAESIDIUM (Nassau.)

Fünf Monate sind verflossen, seitdem die Bevollmächtigten bei der Central-Commission im Namen ihrer allerhöchsten und höchsten Committenten dem Königlich Preussischen Bevollmächtigten das dringende Verlangen zu erkennen gegeben haben, dass nunmehr, nachdem alle Uebrigen mit der Königlich Niederländischen Regierung einverstanden seyen, von Königlich Preussischer Seite nicht länger Anstand genommen werden möge, dem Vertrage gemäss den gezwungenen Umschlag zu Cöln auch der That nach für alle paciscirende Staaten, und namentlich auch für die K. Niederländische Schifffahrt aufzuheben.

Noch findet sich die Central-Commission ohne Antwort, und dieses veranlasst das Präsidium, die Frage an den Königlich Preussischen Herrn Bevollmächtigten zu stellen, ob derselbe mit der erforderlichen Autorisation noch nicht versehen sey, dem vertragsmässigen Verlangen aller übrigen betheiligten Höfe gerechtest zu entsprechen?

In der Sache selbst waltet kein haltbarer Anstand mehr ob.

Von Königlich Niederländischer Seite ist zugesichert worden, was die Central-Commission verlangt hat: ein neuer Anstand kann dieser Regierung, was die Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rheine betrifft, nicht mehr gemacht werden.

Was die Frage anbelangt: ob die Rechte in der Central-Commission zur Sprache zu bringen seyen, welche die Königlich Niederländische Regierung auf solche Waaren ausübt, welche von der offenen See ankommen, oder in die offene See abzugehen bestimmt sind: so ist ebenfalls schon am 11ten November 1817 förmlich zugegeben und entschieden worden, dass dahin die Competenz der Central-Commission nicht reiche; dass diese Rechte zu den Handelsverhältnissen der betreffenden Staaten gehören, und nur auf dem Wege eines Handelsvertrags eine Negociation darüber statt finden könne.

Diese Erklärung der Central-Commission erfolgte nach zweijährigen Discussionen über die Frage, und hat die lobenswerthe Absicht, die Vortheile eines bestehenden Vertrags nicht einem blossen Wunsche aufzuopfern, oder auch nur hinzuhalten: weil es der Mittel noch viele giebt, und von K. Niederländischer Seite noch niemals verweigert worden ist, mit unsern allerhöchsten und höchsten Comittenten, sobald sie es wünschen, einen förmlichen Handelsvertrag abzuschliessen.

Auch von Königlich Preussischer Seite hat man gleich von Anfang an den Beweis, dass aus dem Wiener Vertrage über die Rheinschifffahrt ein Recht auf das holländische Seerecht nicht herzuleiten sey, auf das klarste dadurch gegeben, dass man nicht die volle Abgabenfreiheit für die aus- und in die See gehenden Waaren verlangte, sondern nur über einen Tarif

unterhandeln wollte. Und hat man auf diese Art die Existenz eines Seerechts auch von Preussischer Seite einmal zugegeben, und zugeben müssen: so wird man nimmermehr die vertragsmässige Verbindlichkeit über Modificationen zu unterhandeln, nachweisen können.

Diese Betrachtung mag denn auch die Veranlassung gewesen seyn, dass man Königlich Preussischer Seits diesen Punkt in den neuesten Noten hat fallen lassen.

Es ist der Wunsch der Central-Commission, und das einzige Mittel, unsern Verhandlungen ein Resultat zu geben, dass man Königlich Preussicher Seits in der erwarteten Haupterklärung dieses nochmals offen und ohne Rückhalt wiederhole.

Alsdann werden wir alle mit Freude ein Werk vollenden, das in seiner Ausdehnung unsere gesammelten Vorarbeiten und Instructionen nicht überschreitet, und überlassen einer neuen Negociation, auch den deutschen Handel gegen den Einfluss einseitig regulirter Zollverhältnisse zu sichern, nachdem wir die Schifffahrtsverhältnisse geordnet haben.

Wir sehen also jetzt Eröffnungen entgegen, welche die Central-Commission in den Stand setzen, voranzugehen; und wir erwarten mit Vertrauen, dass sie dem hohen Rufe von Gerechtigkeit entsprechen werden, worauf Preussen in andern Verhandlungen bisher mit vollem Rechte Anspruch gemacht hat.

[illegible] seyn sollte. Uebertragung [illegible] die [illegible] eines Ge-[illegible] sen, so [illegible] die [illegible] Verhandlungen aber Modificationen zu unterhandeln, [illegible] werden könnte.

Diese Betrachtung mag daher auch der Verhandlung [illegible] dass man [illegible] Preussen [illegible] diesen Rechte [illegible] hat fallen lassen.

Es [illegible] der General-Commission, wird das einzige Mittel, unseren Verhandlungen ein Resultat zu geben, dass dem Königlich Preussischen [illegible] in der erwarteten Hauptentscheidung dieses nochmals offen und [illegible] vorbehalten.

Alsdann werden wir also mit Freude ein Werk vollenden, das in seiner Ausdehnung unsere Erwartung der Vorschriften und [illegible] nicht übergebracht, und [illegible] einer neuen Negotiation, auch den deutschen Handel gegen den Einfluss einseitig regulirter Zollverhältnisse zu sichern, nachdem wir die Schifffahrtsverhältnisse geordnet haben.

Wir sehen also jetzt Eröffnungen entgegen, welche die Central-Commission in den Stand setzen, vorzuschreiten; und wir erwarten mit Vertrauen, dass sie dem hohen Rufe von Gerechtigkeit entsprechen werden, worauf Preussen in andern Verhandlungen bisher mit vollem Rechte Anspruch gemacht hat.

Der oft wiederholte Wunsch an der deutschen Gränze eine Retorsionssperre gegen den Eingang fremder Manufacturwaaren anzulegen, hat in England Besorgnisse erregt.

Man hat dem Parlament eine Petition überreicht, um die hohen Eingangszölle für fremde Waaren herabzusetzen.

Es ist nicht unwahrscheinlich dass das englische Zollgesetz deshalb Veränderungen erhalte.

Die Absicht der englischen Regierung wäre dabei, die deutsche Sperre gegen englische Fabricate abzuhalten.

Die deutsche Sperre mag immerhin der Einfuhr englischer Waaren nach Deutschland Abbruch thun; die Erleichterungen der englischen Einfuhrzölle, werden auf den Absatz deutscher Fabricate in England unbedeutenden Einfluss haben.

Der Britte verlangt keine deutsche Fabrikate. Diese Sitte oder diese Gewohnheit oder dieser Eigensinn, ist stärker als das strengste Gesetz.

Werden die deutschen Familienväter es sich einstens zur Pflicht machen, ernstlich dafür zu sorgen, dass keine andere, als deutsche Fabricate angeschaft und verarbeitet werden, dann verschwinden fremde Stoffe aus den Niederlagen deutscher Handelsleute eben so schnell, als man sie vorher aufsuchte.

Beschränkt der deutsche seine Lust nach ausländischen Stoffen nicht aus eignem patriotischem Antriebe, so werden bei den strengsten Verbothen, ihm die Schmugelcomptoire seine Bestellungen meistens und wahrscheinlich zu vorigen Preissen befridigen.

*

Eine Vorstellung des Herrn *List* an S. M. den Kaiser von Oestreich giebt die neuesten Wünsche vieler deutscher Fabrikbesitzer und Kaufleute über Anlegung einer deutschen Grenzsperre zu erkennen. Zur Erleichterung des Vollzugs — wird in dieser Vorstellung gesagt:

»Für die österreichische — so wie für die Industrie der übrigen deutschen Länder finden sie nur Rettung in gemeinschaftlicher Retorsion gegen die übrigen europäischen Staaten des deutschen Bundes, oder mit andern Worten: in der Ausdehnung des österreichischen Merkantilsystems auf ganz Deutschland. — Die Bittsteller verlangen also kein neues System; sie bekennen sich zu denselben Grundsätzen, in welchen die Staaten Eurer Majestät schon längst ihre Rettung gesucht haben. Aber sie hegen die Ueberzeugung, dass nur in Verbindung mit dem übrigen Deutschland den österreichischen Staaten die Wohlthaten eines Prohibitivsystems in vollem Mase zu Theil werden können, und dass, unter dieser Voraussetzung, es dem eigenen Vortheile Oesterreichs entspreche, wenn es mit dem übrigen Deutschland in möglichst freien Verkehr träte. Sie glauben diese, auf die natürlichen Verhältnisse der deutschen Länder sich gründenden Ansichten in ihren frühern eingereichten Vorstellungen bis zur Evidenz gerechtfertigt zu haben.«

»Die österreichische Industrie wird nicht durch die übrigen deutschen Staaten — sondern durch die Industrie und die Handelsbeschränkungen der Engländer, Franzosen u. s. w. gefährdet. Ein österreichisches Prohibitivsystem, wenn es für sich allein da steht, und mit gleicher Schärfe gegen Deutschland, wie gegen andere Staaten gerichtet ist, stöhrt den — Oesterreich selbst so vortheilhaften Verkehr mit dem übrigen Deutschland, ohne die englischen und französchen Fabrikate abzuhalten. Es ist offenkundig, dass diese Letztern mit einer Assekuranz von wenigen Procenten längs der ganzen weiten Landgränze Oesterreichs eingeschwärzt werden.«

»Würde hingegen bei einem gemeinschaftlichen deutschen Merkantilsystem gegen die übrigen europäischen Staaten eine Duane an den Meeres-

küsten aufgestellt, und der Handel zwischen den verschiedenen Bundesstaaten frei gegeben; so könnte nicht nur fast keine Einschwärzung mehr statt finden, sondern es würde auch dadurch den österreichischen Seiden, Wollen-, Eisen- und Leinenfabrikaten und allen österreichischen Producten in dem übrigen Deutschland derjenige freie Markt eröffnet, welcher alsdann den Fabrikaten und Producten der fremden Nationen durch die Bundesduane verschlossen wäre.«

»Diese Vortheile könnte die österreichische Monarchie erreichen, ohne ihr bisheriges System auf das Spiel zu setzen, ohne sogar vor der Hand andere Concessionen zu geben, als solche, welche dem Interesse der österreichischen Industrie entsprächen. Es könnte nämlich die österreichische Duane neben der Bundesduane bestehen bleiben, als Controle gegen die äussere Bundesduane, *und selbst als einstweiliges Schutzmittel gegen Deutschland in Ansehung derjenige Fabrikate, in welchen Oesterreich mit den übrigen deutschen Ländern nicht sogleich concurriren zu können glaubt, und die es bis zu weiterer Vervollkommung auf bestimmte Zeit von dem freien Verkehr ausschliesst.* Auf solche Weise würde Oesterreich die Vortheile einer doppelten Duane gegen England und Frankreich, der freien Concurrenz mit seinen Seiden-, Wollen-, Eisen-, etc. Fabrikaten in dem übrigen Deutschland, des vergrösserten Absatzes seiner Urproducte-Bergwerks-Erzeugnisse etc. erreichen, ohne dagegen diejenigen seiner Fabriken, welche für den Augenblick noch nicht mit den übrigen deutschen Fabriken concurriren können, plötzlich einer nachtheiligen Concurrenz Preiss zu geben, ohne weder in industrieller noch in financieller Rücksicht das Mindeste zu riskiren. Der freie Verkehr würde nur allmählig eintreten, so wie Oesterreich denselben seinem Interesse gemäs fände. Es lässt sich aber fast mit Gewissheit voraussehen, dass Oesterreich in kurzer Zeit, den völlig freien Verkehr selbst wünschen wird; denn der Einfluss dieser Masregel auf seine Fabriken wird so wohlthätig seyn, dass sie die Concurrenz des übrigen Deutschlands nicht mehr scheuen wer-

den. Die Periode des Continental-Systems, während der Jahre 1809 bis 1814 giebt hievon den sprechenden Beweis. Damals wurde die Retorsion nur allein gegen England mit Consequenz durchgeführt und die österreichische Industrie machte in dieser kurzen Zeit grössere Fortschritte, als zuvor kaum in einem halben Jahrhundert.«

»Die hier aufgezählten Vortheile, welche den Staaten Eurer k. k. Majestät aus den vorgeschlagenen Masregeln erwachsen würden, sind so bedeutend, so einleuchtend, dass ihnen bei jeder unpartheiischen Würdigung volle Anerkenntniss zu Theile werden muss; und die allerunterthänigsten Bittsteller sind so sehr von der väterlichen Sorgfalt Ew. k. k. Majestät für das Wohl Allerhöchstihrer Unterthanen überzeugt, dass sie mit voller Zuversicht schleunige und kräftige Hilfe von demselben Augenblick erwarten, in welchem Allerhöchstdieselben volle Ueberzeugung von der Richtigkeit ihrer allerunterthänigsten Vorstellungen erlangen werden.«

Angenommen: Oesterreich genehmige diesen Vorschlag und träte der Bundesdouane unter obigem Vorbehalte bei, so könnte doch wohl andern deutschen Bundestaten, welche Douanen an ihren Gränzen haben, dieselbe Ausnahme nicht vorenthalten bleiben. *Es würden also an den Bundesstaaten Douanen bestehen, und zugleich eine allgemeine Mautlinie um Deutschland gezogen werden.*

Ob durch solche Vorschläge die deutsche Fabrication und der deutsche Handel gewinnen werden, überlasse ich der Ueberlegung derjenigen, welche diese Vorstellung veranlasst haben.

XVIII.

Beiträge zur Geschichte der Fortschritte der Gewerbs-Industrie und des Handels in der österreichischen Monarchie in den drei letzten Jahren.

Das Gedeihen und die Wohlfahrt der Industrie ist die Frucht eines langjährigen Friedens und geordneter Verhältnisse der Staaten. Verheerende Kriege und erschöpfende Anstrengungen der Völker wirken noch in ihren spätern Folgen nachtheilig anf den Zustand der Industrie ein. Dieses ist, mehr als je, die Erfahrung unserer Zeit. Die Klagen über das Stocken des Erwerbes sind beinahe allgemein geworden. Es würde indessen ungerecht seyn, über die Folgen von Ereignissen, welche sich nun einmahl nicht ungeschehen machen lassen, dasjenige zu verkennen, was aufgeklärte Regierungen leisten und geleistet haben, um alte Wunden zu heilen, und die allgemeine Wohlfahrt wieder zu beleben. Wir werden uns hier auf eine kurze Uebersicht desjenigen beschränken, was seit den letzten Jahren zur Beförderung der National-Industrie und des Handels in dem *österreichischen* Staate geschehen ist.

Es konnte der weisen Einsicht der Staatsverwaltung nicht entgehen, wie viele Vortheile die Zurückführung alles desjenigen, was die Handels- und Gewerbsverhältnisse des Staates betrifft, unter den Wirkungskreis einer eigenen Zentral-Behörde für die Vereinfachung der Geschäfte sowohl, als vorzüglich für die Ausführung allgemeiner, auf ein bestimmtes System gegründeter Masregeln diesem Administrations-

zweige verschaffen würde. Diese Zentralisirung war durch die seit dem Frieden vermehrte Heterogenität der einzelnen Bestandtheile der Monarchie und ihrer Verfassungen noch dringender geworden.

Mit höchstem Handschreiben Sr. M. des Kaisers vom 11. Juli 1816 wurde über einen Vorschlag Sr. Excellenz des Herrn Finanzministers *Philipp* Grafen von *Stadion* zu diesem Ende unter der Leitung Sr. Excellenz des k. k. geheimen Raths, *Philipp* Ritters von *Stahl*, eine eigene *Kommerz-Hofkommission* zusammengesetzt, ihr der zweckmässige Wirkungskreis vorgezeichnet, und sie ermächtiget, Handelsleute und Fabrikanten von den bedeutenderen Handels- und Fabriksplätzen zu berufen, und ihre Ansichten, Wünsche und Vorschläge über Verbesserungen in den Anstalten zur Belebung des Handels und der Industrie zu vernehmen.

Die Aufmerksamkeit dieser neuen Zentralbehörde richtete sich zuerst auf das dringende Bedürfniss einer neuen und allgemeinen Regulirung des Zollwesens.

Der österreichische Staat, welcher sich in seinem gegenwärtigen Zustande von dem 42° 7′ bis zum 51° 4′ nördlicher Breite, und vom 25° 56′ bis zum 44° 10′ östlicher Länge erstreckt, welcher in einem Gränzumfange von 985¾ Meilen einen Flächeninhalt von 12056 geographischen Quadratmeilen, und eine Bevölkerung von beiläufig 28 Millionen Einwohnern in sich begreift, mit deutschen und italienischen Staaten, mit der Schweitz, Russland und der Türkei in den vielseitigen Berührungen und nachbarlichen Verhältnissen stehet, einen Mittelpunkt zwischen kultivirten und unkultivirten Ländern bildet, den rauhen Norden mit Italiens schönem Himmel paaret, mehrere der grössten schiffbaren Flüsse von Europa beherrscht, herrliche altberühmte Seehäfen besitzt, im Wechsel fruchtbarer Ebenen und metallreicher Gebirge, gesegnet mit Produkten aller Art, zum Theil von arbeitsamen, industriösen, kultivirten, zum Theil von noch bildsamen Völkern bewohnet wird, bietet zwar allerdings eine Mannigfaltigkeit von Quellen des Na-

tionalreichthums dar, welche bei einer weisen Benützung Stoff im Ueberfluss in sich fassen, um Landbau, Industrie und Handel gleich mächtig zu beleben, und selbst die Wunden langjähriger Kriege zu heilen. Allein, ausser den allgemeinen bekannten Verhältnissen, welche *Ungarn* und *Siebenbürgen* mit den dazu gehörigen Nebenländern in staatswirthschaftlicher Hinsicht von den übrigen Ländern des österreichischen Staates trennen, hatten auch die neu erworbenen Provinzen, die *Lombardie*, *Venedig*, *Tyrol*, die Landestheile von *Oberösterreich* u. s. w. vor ihrer neuen Vereinigung mit diesem Staate, jede ihre eigenen Handelssysteme, Zollverfassungen und Mauthkordone. In diesen Provinzen ist die Gewerbefreyheit eingeführt, in den alt-österreichischen Ländern herrscht noch die Zunftverfassung. Jede Provinz hatte ihr eigenes Interesse, in allen zusammen stellte sich ein buntes Gemenge verschiedenartiger innerer Verhältnisse, Ansichten, Meinungen und Nationalcharaktere dar. Man musste daher vor allem darauf bedacht seyn, jene Schranken zu durchbrechen, und den *innern freien Verkehr*, als die erste Grundlage zur Wiederbelebung der Nationalindustrie und zur Vereinigung der verschiedenen Provinzen unter ein gemeinschaftliches Handels-Interesse herzustellen.

Solche Unternehmungen sind nicht ohne Schwierigkeiten. In Frankreich waren die Bemühungen *Colberts* vergebens, die Provinzial-Zölle aufzuheben, und einen gleichförmigen Zoll-Tarif einzuführen. Der Zoll-Tarif vom Jahre 1664 wurde in den *provinces des cinq grosses fermes* angenommen. Alle Vorschläge, welche durch *Noailles* in der Minderjährigkeit *Ludwigs* XV., durch den Finanz-Minister *Orry* nach 1757, durch *Trudaine* 1763, durch *Turgot*, *Necker* und *Calonne* gemacht worden waren, scheiterten, bis endlich durch das Dekret der Nationalversammlung vom 30. und 31. Oktober 1790 *) alle Zölle und Mauthen mit einem Mahle auf die Gränzen hinausgerückt, und ein

*) Lois concernant le commerce etc. etc. par G. F. de *Martens* Tom. I. p. 502 — 506.

einförmiger, für ganz Frankreich gültiger General-Zoll-Tarif eingeführt wurde.

Was Revolutionen zerstören und schaffen, passt nicht auf den geregelten Zustand eines ruhigen Staates, auf den Geist einer wohlwollenden Regierung, welche alle Klassen der Staatsbürger, ihr Eigenthum, ihre Rechte und Interessen mit gleicher Sorgfalt beachten und schonen soll. Um den freien Verkehr im Innern eines grossen, aus den verschiedenartigsten Bestandtheilen zusammengesetzten Staates, herzustellen, um folglich das einzelne Provinzial-Zollwesen des Staates zu generalisiren, handelt es sich nicht blos darum, die einzelnen Provinzial-Interessen zu vereinigen, sondern auch die Privat-Interessen der verschiedenen Klassen und Stände im Staate, ihre durch Zeit und Umstände konsolidirten Verhältnisse zu beachten, um nicht durch gewaltsame Verletzungen schädliche Reaktionen herbeizuführen.

Es kann hier nicht die Rede seyn von den verschiedenen staatswirthschaftlichen Theorien in Bezug auf das Zollwesen. Die gebildeten Staatsmänner sind wohl über die Hauptgrundsätze dieser Systeme und über ihren relativen Werth, der Wesenheit nach, einig. Allein der grösste Theil der Regierungen in den kultivirten Staaten huldigt in Beziehung auf das Handels- und Zollwesen gegen das Ausland beschränkenden Systemen. Selbst das in seinem Innern so liberale England geht mehr als jede andere grosse Macht mit einer Strenge gegen den Handel des Auslandes vor, welche nirgend ein Gegenstück findet.

Die meisten grossen Staaten in Europa mussten nach und nach, wenn sie nicht eine verderbliche Reaktion der zerstörten natürlichen Verhältnisse des Welthandels fühlen sollten, eigene beschränkende Systeme ergreifen. Unter dem Schutze eines solchen Systems ist in den altösterreichischen Provinzen eine Masse von Industrial-Unternehmungen entstanden, welche seit mehr als dreisig Jahren einen grossen Theil der National-Kapitalien an sich zogen, und welche insbesondere während der Kontinental-Sperre in der Zeit eines über alles Verhältniss vermehr-

ten Papiergeldes bei einer wohl nie wiederkehrenden unermesslichen Nachfrage nach-Fabrikations-Waaren eine ungeheure Ausdehnung erreichten.

Wenn nun in dem Laufe der letzverflossenen Jahre die Aufhebung der Kontinental-Sperre, und zu Folge der Alles überwiegenden Rücksichten des Staatskredits, die Reduktion des Papiergeldes eine entgegengesetzte Lage der Dinge in Beziehung auf den vormahls so blühenden Stand der inländischen Fabriken hervorbrachte, wenn das Unglück einiger Missjahre die Noth und Erwerblosigkeit vermehrte, und wenn andere grosse Staaten, weit entfernt, liberalen Grundsätzen zu huldigen, die Prohibitiv-Systeme vielmehr mit aller Strenge handhabten, oder neue, unsere Industrie drückende, Verbotsgesetzen ähnliche, Zollbestimmungen einführten; so forderte es wohl das Interesse, ja die Pflicht des Staates in einem hohen Grade, die inländischen Fabriken, so viel es nur in der Macht der Regierung stand, zu schützen, und zu verhindern, dass mit ihnen nicht ein grosser Theil der Nationalkapitalien zu Grunde ging.

Es musste ferner berücksichtiget werden, dass für den österreichischen Staat weder ein isolirtes Agrikultur-System noch auch ein isolirtes Merkantil-System passe. Der Glanz des Thrones, die verfeinerten Bedürfnisse der Nation, die Erhöhung der Produktionsfähigkeit des Landbaues selbst erheischen ein dauerhaftes Gedeihen der Nationalindustrie. Wäre Oesterreich ein handels- und industriearmer Staat gewesen, so würde er nicht vermocht haben, die langjährigen französischen Umwälzungskriege auszuhalten, die Heere beständig mit allen Kriegserfordernissen zu versehen, und sich vor einer gänzlichen Nationalverarmung zu retten. Allein auf der andern Seite lässt es sich auch nicht verkennen, dass der Landbau die Grundlage des Nationalreichthums ist, das er der Industrie Lebensmittel und Urstoffe herbeischafft, und dass vielleicht seit *Colberts* Zeiten die meisten Staaten in Europa sich zu sehr auf die Seite eines isolirten Merkantil-Systems hingeneigt haben dürften. Die

am mächtigsten und dauerhaftesten konstruirten Staaten sind ohne Zweifel diejenigen, deren Existenz auf einer ungekünstelten Wechselwirkung zwischen Landbau, Industrie und Handel beruhet. Das System des natürlichen Gleichgewichts dieser Staatskräfte scheint allein dasjenige zu seyn, von welchem der unfehlbare Erfolg eines allmählich wiederkehrenden allgemeinen Wohlstandes zu erwarten ist.

Je verschiedenartiger die einzelnen Interessen sind, desto schwieriger ist indessen die Beobachtung dieses Gleichgewichts. Der Landwirth wünscht das Verbot oder wenigstens die grösstmögliche Erschwerung der Einfuhr fremder Landeserzeugnisse und Urstoffe, die er selbst im Inlande hervorzubringen vermag, und wo möglich freie Ausfuhr seiner Erzeugnisse; der Fabrikant dagegen, der Lebensmittel zur Erhaltung seiner Arbeiter, und Urstoffe zur Verarbeitung seiner Fabrikswaaren bedarf, die freie Einfuhr der Lebensmittel und Urstoffe, oder doch wenigstens die grösstmögliche Erleichterung derselben durch niedere Zölle, die Erschwerung ihrer Ausfuhr, und die strengste Ausschliessung fremder Fabrikwaaren, so wie die freieste Ausfuhr der eigenen Fabrikate. Das Interesse des Kaufmannes bestehet in dem ungestörtesten Austausche der Erzeugnisse aller Welttheile; er wünscht alles, was seinem Handelsbetriebe unterliegt, ohne Einschränkung, ohne Auflage, ein- und ausführen zu können. Der Konsument möchte so wohlfeil als möglich leben; wenn man diesen anhört, so sollte die Ausfuhr der inländischen Landes- und Gewerbserzeugnisse verboten oder erschwert, und die Einfuhr der fremden Erzeugnisse frei gestattet oder erleichtert werden. Die Staatskasse rechnet auf die Zölle als Staatseinkünfte, welche sie nicht wohl entbehren kann, ohne sich einer ausgiebigen Quelle zur Deckung der Staatsauslagen zu berauben, oder noch drückendere Auflagen auf andere steuerbare Gegenstände zu wälzen. Die Benützung eines grossen Theils der Nationalkapitalien endlich hängt von dem Zollsysteme ab: überspannte Zölle, unüberlegte Mauthgesetze, plötzliche Herabsetzungen oder Veränderungen der Zölle können manche Unter-

nehmung lähmen, folglich auf die darauf verwendeten Kapitalien zerstörend einwirken; wogegen wieder manche Kapitalien unter gewissen Umständen durch zollbegünstigte Unternehmungen über alles Verhältniss fruchtbringend werden.

Um Missverständnissen vorzubeugen, darf man hier wohl nochmals auf die gegenwärtig bestehenden verwickelten Verhältnisse des Welthandels, die Stellung der Staaten gegen einander, die Lage der Industrie und den gegenwärtigen Geist der europäischen Handelspolitik hinweisen. Nach den Grundsätzen der reinen Theorie würden freilich mittelst der Herstellung einer allgemeinen Handelsfreiheit alle diese Schwierigkeiten hinwegfallen; allein vor der Hand stellen sich diese Grundsätze in der wirklichen Welt, wie sie ist, nur als fromme Wünsche dar, und das Streben einer weisen Staatsverwaltung muss sich darauf beschränken, die Folgen und Uebel eines gezwungenen Zustandes durch ein wohlüberdachtes, alle Rücksichten umfassendes System zu mildern.

Die k. k. Kommerz-Hofkommission war bemühet, das Gleichgewicht dieser Interessen durch ein umsichtsvolles, stufenweises Fortschreiten in der Generalisirung des Zollsystems herzustellen. So wie nach erlangter genauer Kenntniss aller Verhältnisse die Dringlichkeit der Gegenstände sich reihete, wurde die Regulirung des allgemeinen Zollsystems mittels einzelner Spezialtarife vorgenommen: die Bergwerksprodukte und Metallwaaren, die Seide, Schafwolle, Baumwolle, Hanf, Flachs und die daraus verfertigten Waaren, Papier, Glas, Porzellan und Steingut, Lebensmittel und Getränke u. s. w. sind bereits der vollständigen Revision unterzogen, der innere freie Verkehr mit diesen Artikeln ist theils hergestellt, theils auf dem Punkte hergestellt zu werden. Mehrere Verbotsgesetze, welche den freien Verkehr von Landesprodukten mit dem Auslande störten, wurden aufgehoben, mehrere drückende Zölle gemildert. Die Zollbestimmungen wurden auf einfachere Sätze zurückgeführt, die Nomenklaturen berichtigt, und die ver-

schiedenen bei der neuen Zollregulirung eintretenden staatswirthschaftlichen Rucksichten genau beachtet. Es erübrigen nur noch die Kolonial-Waaren und einige unbedeutende Artikel, deren Zollregulirung wahrscheinlich im Werke ist: und so wird das mühsame Werk der Generalisirung des Zollwesens bald vollendet seyn.

So wie bereits die zollämtliche Linie, welche die alten und neuen Landestheile der Provinz Oberösterreich von einander trennte, aufgehoben, und der innere freie Verkehr in dieser Provinz bereits hergestellt ist, so werden dann auch die zollämtlichen Linien, welche die Lombardei, Venedig, Tyrol und die altösterreichischen Provinzen von einander scheiden, niedergerissen, und die freien Handelsverbindungen zwischen allen diesen Provinzen hergestellt werden. Nur die Aufhebung des ungrischen Kordons hindern noch bekannte Provinzial-Verhältnisse. Die Fabriken in den alt-österreichischen Provinzen werden immer mehrere und neue Wege des bisher verminderten Absatzes ihrer Fabrikwaaren, die *Lombardie*, *Venedig* und *Tyrol* erwünschte Tauschmittel ihres Reichthums an Landeserzeugnissen, und die Handelsstädte der Monarchie einen ausgedehnten Spielraum des gegenseitig beförderten Verkehrs finden.

Schon bereisen italienische Handels-Kommissionäre die alt-österreichischen Märkte und Provinzen, und alt-österreichische Handels-Kommissionäre Italien und Tyrol, um gegenseitige Verbindungen anzuknüpfen, und die gegenseitigen Verhältnisse der Handelsartikel kennen zu lernen. Insbesondere nehmen die Bestellungen von Waaren der industriereichen alt-österreichischen Provinzen, vorzüglich von baumwollenen und schafwollenen Waaren nach den italienischen Provinzen täglich zu.

Der *Durchzugshandel*, als Beförderung der ausländischen Erzeugung zur ausländischen Verzehrung ist für jedes Land, welches als Mittel zu dieser Beförderung dienet, ein durchaus reiner Gewinn. Ohne ausländische Waaren zur innern Verzehrung zu bringen, oder

im Inlande selbst brauchbare Erzeugnisse dem Auslande zuzuführen, gewährt er vielfältigen Zweigen der inländischen Industrie Beschäftigung, wirkt auf die Erhaltung und Vermehrung des Zugviehstandes, und dadurch auch auf den Ackerbau vortheilhaft ein, verschafft dem Landmanne bei ruhender Feldarbeit Verdienst, belebet oft unwirthbare, sonst unbewohnte Gegenden, und bahnet nicht selten selbst dem Absatze der entbehrlichen inländischen Erzeugnisse in das Ausland den Weg. Es ist, dem Vernehmen nach, ein neuer, auf die liberalsten Grundsätze gebauter Transito-Tarif für den österreichischen Staat entworfen worden, welcher vielleicht nächstens zur Ausführung kommen dürfte.

Indem die Staatsverwaltung ihre vorzügliche Aufmerksamkeit auf die grösstmögliche Belebung des innern Verkehrs richtete, können ihr wohl auch jene Hindernisse nich entgehen, welche das bestehende, drückende Wegmauth-System und lästige Lokalgebühren verursachen. Es ist zu erwarten, dass ein System, welches den Handel stört, mit unverhältnissmässig hohen Regiekosten verbunden ist, und dem Staatsschatze das hinreichende Einkommen nicht verschafft, aufgehoben, und dass entweder die Wegmauthen auf die Grenzen der Monarchie hinausgerückt, oder ganz abgeschafft, und durch einfachere Mittel, ohne neue drückende Lasten, ersetzt werden dürften.

Zu den mächtigsten Beförderungsmitteln des innern Handelsverkehrs gehören ohne Zweifel die *Land-* und *Wasserstrassen.* Sie sind als die Adern des Staatskörpers zu betrachten, in welchen sich der innere Kreislauf der Staatskräfte freier und mächtiger, oder träger und ohnmächtiger beweget, je nachdem die Staatsverwaltung sie sorgsam pfleget oder vernachlässigt.

Es würde uns hier zu weit von unserm Zwecke ableiten, wenn wenn wir uns in eine ausführliche Darstellung alles dessen einlassen wollten, was ungeachtet so mancher ungünstiger Zeitumstände für die Herstellung der innern Verbindungswege unter der thatenreichen Regie-

rung Sr. M. des Kaisers *Franz* geschehen ist. Wir wollen uns hier bloss auf die neuesten und merkwürdigsten Thatsachen beschränken.

Um den Durchzug des Handels durch das lombardisch-venetianische Königreich nach dem südlichen Deutschland und nach den Rheingegenden durch *Graubünden* zu erleichtern, sind Unterhandlungen über eine neue Kommerzialstrasse von *Chiavenna* über den Berg *Splügen* nach *Graubünden* eingeleitet worden. Diese Strasse ist ihrer Vollendung nahe.

Eine neue Verbindung der südöstlichen Theile Deutschlands mit der Lombardie beabsichtigt der beschlossene Strassenzug in der Provinz *Sondrio* über *Bornio* nach *Tyrol.* Von *Sandrio* bis *Tirano* ist die Kommerzialstrasse bereits hergestellt.

In den alt-österreichischen Provinzen zeichnet sich *Böhmen* insbesondere aus, in welchem Lande während der letzten Jahre bloss durch Privatkonkurenz grosse Strecken von Kommerzialstrassen hergestellt, und die im Jahre 1796 vorhandenen ein und sechzig Meilen gebauter Strassen gegenwärtig auf zwei hundert ein und dreissig Meilen vermehrt worden sind.

Unter die merkwürdigsten Unternehmungen der gegenwärtigen Regierung kann der grosse Kanal gezählt werden, der von *Wien* bis nach *Triest* geführt worden, und die Donau mit dem adriatischen Meere vereinigen soll. Derselbe ist von dieser Hauptstadt an bis zur ungarischen Grenze bereits hergestellt, und nach der Wiederkehr des Friedens die Verhandlung über die weitere Fortsetzung derselben eingeleitet worden.

Der schiffbare *Kanal* von *Mayland* nach *Pavia* wird in diesem Jahre vollendet. Dieses grosse gemeinnützige Unternehmen war schon vor beinahe vier hundert Jahren im Antrage, und dessen Ausführung im Jahre 1564 beschlossen. Allein wegen der Schwierigkeit, die Kosten aufzubringen, wurde erst im Jahre 1597 unter dem Gouverneur Grafen *Fuentes* der Bau des Kanales angefangen, jedoch nur durch

eine kurze Strecke bis zum Wildstrome *Lambro* fortgeführt. Erst im Jahre 1772 brachte der damahlige General-Gouverneur *Erzherzog Ferdinand* diesen wichtigen Gegenstand wieder in Anregung. Die Kaiserin *Maria Theresia* beschloss im Jahre 1773 die Fortsetzung dieses Kanals sowohl, als auch den Bau des Kanals *della Martesana*, welcher von *Lecco*, wo die *Adda* wegen Klippen und Wasserfällen nicht schiffbar ist, nach *Mayland* führet. Der Bau dieses letztern Kanals, welcher der Stadt *Mayland* die Verbindung zu Wasser mit dem See von *Como* zur grossen Erleichterung des innern Verkehrs verschaffet, wurde zuerst begonnen, weil durch diesen Kanal die Herbeiführung der zum Baue des von *Mayland* nach *Pavia* nöthigen Materialien erleichtert wurde. Der Bau dieses letztern Kanals unterblieb abermahl wegen eingetreter Hindernisse bis zum Jahre 1807, wo von der erloschenen italienischen Regierung wieder Hand an die Arbeit gelegt wurde. Der glorreichen Regierung Sr. M. des Kaisers *Franz* war es vorbehalten, dieses grosse Werk zu vollenden. *Mayland* geniesset bereits den Vortheil zweier schiffbarer Kanäle, nämlich des gedachten Kanals *della Martesana*, und des sogenannten *Naviglio grande*, der von dem *Ticino* unweit seines Ausflusses aus dem *Lago Maggiore* nach *Mayland* geleitet ist, und dieser Stadt die Natur- und Kunsterzeugnisse von den Gebirgsgegenden, und den am *Lago Maggiore* gelegenen Ländern zuführet. Durch den dritten neuen Kanal von *Mayland* nach *Pavia* wird der Vortheil der Wasserfracht über das ganze Land verbreitet, die unmittelbare Verbindung mit dem adriatischen Meere durch die Häfen von *Goro*, *Chioggia* und *Venedig* geöffnet, und der Stadt *Mayland* in Beziehung auf den eigenen und den Durchzugshandel gewissermassen der Vortheil eines Seeplatzes verschafft *).

*) Ueber die Schiffbarmachung der Flüsse und ihre Vereinigung durch Kanäle in dem österreichischen Staate befinden sich theils in Druckschriften, theils in den Archiven der Hofstellen viele Vorschläge von *Vogemont*, *Fremaut*, *Le Maire*, Frei-

Wenn der Verkehr im Innern eines Landes immer mehr belebt werden soll, so müssen auch alle Triebfedern in Bewegung gesetzt werden, um den schädlichen Egoismus zu paralysiren, der so manche Gewerbsklassen von einander trennt, und um bei dem Bürgerstande einen wahren Gemeingeist, ein thätiges und nützliches Ineinanderwirken zu erwecken.

Dieser Zweck kann durch die Vereinigung der rechtlichsten und aufgeklärtesten Landwirthe, Fabrikanten, Gewerbsleute, Kaufleute und staatswirthschaftlich gebildeter Männer in *Handelskammern* am füglichsten erreicht werden. Durch diese Vereine können nach und nach alte Vorurtheile und Missbräuche des Zunftgeistes, ohne plötzliche gewaltsame Zerstörungen verjährter Gewohnheiten beseitigt, alle interessanten Notizen über den Stand des Handels, der Fabriken und Manufakturen gesammelt, sachverständige Ansichten über die Hindernisse, welche ihre Entwickelung und ihre Fortschritte hemmen, über die Mittel, ihren Flor zu befördern, über die nützlichsten Einrichtungen im Handelsfache erlangt, und den versshiedenen Gewerbsklassen die Wege gebahnet werden, ihre Wünsche und Bedürfnisse in wohlorganisir-

herrn von *Sternthal*, Hofrath von *Raab*, Gebrüdern *Kiss*, *Gruber*, v. *Schemerl*, Freiherrn von *Lichtenstern*, u. a. welche aus der Vergessenheit hervorgezogen, mit Rücksicht auf die neuesten Verhältnisse der Monarchie genauer gewürdigt, und bei günstigen Zeitumständen zum Theil ausgeführt zu werden verdienen. Vielleicht sind wir in einiger Zeit so glücklich, eine genaue Übersicht dieser Vorschläge liefern zu können, indem unser Bestreben hauptsächlich dahin gehet, über alles, was zur Belebung des Handels und der Industrie beitragen kann, Licht und Aufklärung zu verbreiten. Die Herausgabe einer ausführlichen Strom- und Strassenkarte der Monarchie, mit Benützung und Andeutung der von sachverständigen Männern vorgeschlagenen neuen Wasser- und Land-Kommunikationen im Innern des Landes, und mit Beifügung eines erklärenden Textes würde gewiss für jeden denkenden Staatsmann und wohlwollenden Freund des Vaterlandes von grossem Interesse seyn.

ten Vereinen unter öffentlicher Autorität mit gründlicher Erörterung der wichtigsten Angelegenheiten, welche ihre Wohlfahrt im reinen Handelsfache betreffen, zur Kenntniss der Staatsverwaltung zu bringen. Sie sind das Band, welches die Treue und Anhänglichkeit des Bürgerstandes an die Regierung immer mehr befestigt.

Eine ähnliche, treffliche Einrichtung bestehet bereits in dem lombardisch-venetianischen Königreiche. Die Lombardie insbesondere verdanket sie der Regentenweisheit des Kaisers *Joseph* II. Es ist zu hoffen, dass diese Einrichtung auch noch den deutschen Provinzen werde zu Theil werden. Die Aufklärungen und praktischen Ansichten, welche wohl organisirte Handelskammern der Staatsverwaltung an die Hand zu geben vermögen, sind zugleich als die sicherste Grundlage zu betrachten, um dem bestehenden Uebelstande einer beinahe in einer jeden Provinz verschiedenartigen, im Ganzen höchst kontrastirenden, innern Gewerbsverfassung abzuhelfen, und eine so viel möglich gleichförmige, die individuellen Provinzial-Verhältnisse dennoch beachtende, mit den Fortschritten der Industrie übereinstimmende, zeitgemässe *Gewerbs-Verfassung* zu Stande zu bringen.

Es ist dem Vernehmen nach die Einleitung getroffen, dass in allen Provinzen des österreichischen Staates durch erfahrene, vertrauenswürdige Männer die Gesetze, Statuten, Verordnungen, Reglements und Gewohnheiten der von einander so sehr verschiedenen Provinzial-Gewerbs-Verfassungen gesammelt, und der k. k. Kommerz-Hofkommission eingesendet werden, welche damit beschäftiget ist, darüber eine General-Uebersicht zu verfassen, und auf diese mit Benützung der bisherigen Erfahrungen den Entwurf eines, allen Bedürfnissen entsprechenden, neuen Gewerbs-Systems zu gründen.

Wenn bei den so ebengeschilderten Verhältnissen die Herstellung des freien Verkehrs im Innern des Landes, die allmähliche Entfernung der Hindernisse, welche demselben bisher im Wege standen und derselben noch zum Theil beirren, die Mittel zur Belebung desselben, die Erweckung eines thä-

tigeren Gemeingeistes, die Entfernung alter Vorurtheile, die Vorbereitung zu einer zeitgemässeren Gewerbs-Verfassung, und die Erlangung der genauesten Kenntniss aller innern Verhältnisse des Handels und der Industrie die vorzügliche Aufmerksamkeit der österreichischen Regierung in den letztern zwei Jahren beschäftigten, und wenn sie, bei der gegenwärtigen Lage des Welthandels und der auswärtigen Handels-Systeme anderer grosser Staaten, zum Schutze der eigenen National-Industrie gezwungen war, das beschränkende System gegen das Ausland nicht allein noch länger beizubehalten, sondern solches auch auf die neuerworbenen Provinzen auszudehnen; so entgingen ihr doch auch jene Rücksichten nicht, welche die mögliche Entfernung der Hindernisse und die Erleichterung des Handels mit dem Auslande erforderten.

Zufolge des, den $\frac{3.\ \text{Mai}}{21.\ \text{April}}$ 1815 in *Wien* mit *Russland* abgeschlossenen *Freundschaftsvertrags* *) wurde den $\frac{17}{5}$ August 1818 in *Petersburg* ein Handelsvertrag **) unterzeichnet, und den $\frac{21}{9}$ November 1818 in den Ratifikationen ausgewechselt. Nach Inhalt dieses Vertrages wird die Schifffahrt auf den Strömen und Flüssen, welche in dem Gebiete des alten Königreichs *Pohlen* (vom Jahre 1772) ihren Ursprung haben, so wie auf jenen, die dasselbe durchschneiden oder es berühren, und welche durch Kanäle oder durch Zusammenfluss mit andern Strömen sich in das Meer ergiessen, so weit es die Länder von *Oesterreich* und *Russland* betrifft, aufwärts und abwärts, so wie die Besuchung der Häfen, für die Unterthanen beider Staaten *frei* erklärt, und finden diese Grundsätze auf die jetz wirklich schon vorhandenen und auf künftig zu erbauende Kanäle, so wie auf alle Flüsse, welche jetzt wirklich schon schiffbar sind, oder es künftig werden dürften, und welche ihren Lauf

*) *Klübers* Akten des Wiener Konkresses, V. Band, 18. Heft, S. 121 — 137.

**) Konvention, den Handel der zu Pohlen, so wie es i. J. 1772 bestand, gehörigen Provinzen betreffend. *Wien*, aus der k. k. Hof- und Staats-Druckerei. 1819.

zwischen der östlichen Grenze des alten *Pholens*, der *Düna*, dem *Dniper*, dem *Dniester* und dem *Pruth* haben, ihre Anwendung. Die beiderseitigen Unterthanen werden in Beziehung auf die Gebühren mit den Eingebornen vollkommen gleich behandelt. Da *Oesterreich* von der Schifffahrt auf den Flüssen des alten *Pohlens* keine Abgabe erhebet, und auch nicht gesinnet ist, eine solche aufzulegen; so wird auch in *Russland* auf dem *Bug* von österreichischen Fahrzeugen keine Abgabe erhoben, ausser wenn sie durch den Kanal der *Muchawitze* schiffen, oder von den Ufern des *Bugs* im russischen Gebiete abgegangen wären. Die Schifffahrt auf der *Weichsel*, so weit ihre Ufer den beiderseitigen Mächten angehören, ist von aller Abgabe frei. Zur Erleichterung des gegenseitigen Durchfuhrhandels sind wichtige Begünstigungen beschlossen worden. Um insbesondere den Handelsverkehr zwischen *Brody* und *Odessa* zu beleben, ist über den Durchfuhrhandel zwischen diesen beiden Städten eine eigene Uebereinkunft getroffen worden. Alle russischen Handelsleute, welche die Befugniss zum auswärtigen Handel haben, und alle Ausländer, sogar jene, welche in *Russland* weder angesessen, noch in die Gilde eingeschrieben sind, haben das Recht, in ihrem eigenen Namen, und ohne irgend eine fremde Dazwischenkunft, von den Grenzen der *Moldau*, der österreichischen und preussischen Staaten nach *Odessa*, oder von dieser Stadt nach besagten Grenzen Waaren durchführen zu lassen; sie bei dem russischen Eintritts-Zollamte anzugeben; sie zu versenden oder bis zu ihrem Bestimmungsorte zu begleiten; sie dort niederzulegen oder ausführen zu lassen; und von *Odessa* nach den nämlichen Grenzen mit oder ohne Rückfracht frei zurückzukehren. Erzeugnisse und Waaren aller Art, selbst jene, deren Einfuhr zum Verbrauch im Immern verboten ist, mit einziger Ausnahme des Schiesspulvers, können Gegenstände des gegenseitigen Durchfuhrhandels seyn. Die Durchfuhrgebühren werden nur einmal nach einem sehr geringen Masstabe nach dem Gewichte abgenommen.

Auf einer ähnlichen Grundlage wurde schon früher, den 22. März 1817, in *Warschau* eine Uebereinkunft *) zwischen *Oesterreich* und *Preussen* unterzeichnet, und von beiden Mächten ratificirt. Hiernach hat sich *Oesterreich* anheischig gemacht, auf den schiffbaren Flüssen *Galiziens*, namentlich dem *Dunajec* und *San*, eben so wenig als am rechten Ufer der *Weichsel* für den Betrieb der Schifffahrt eine Abgabe einzuheben; eben so lässt auch *Preussen* auf den Gewässern seiner polnischen Provinzen, namentlich der *Weichsel* und *Wertha*, von den Schiffen der Bewohner *Galiziens* unter keinem Titel eine Schifffahrts-Abgabe einfordern.

Eine ähnliche Uebereinkunft wurde in Beziehung auf die gegenseitigen polnischen Landesantheile zwischen *Preussen* und *Russland* abgeschlossen.

In dem 108. Artikel der Hauptschlussakte des Wiener-Kongresses **) haben die verbündeten Mächte, deren Staaten durch einen schiffbaren Fluss getrennt, oder in seinem Laufe durchströmt werden, sich anheischig gemacht, in gemeinschaftlicher Uebereinkunft Alles zu ordnen, was Beziehung auf die Schifffahrt eines solchen Flusses hat, und zu diesem Ende bevollmächtigte Kommissäre zu ernennen, welche die in den Artikeln 109—116 der erwähnten Akte ausgesprochenen Grundsätze zur Grundlage ihrer Arbeit nehmen sollen. Der Zweck der verbündeten Mächte bei diesen Bestimmungen war, die Fesseln zu lösen, welche die Schifffahrt auf jenen Flüssen bisher gedrückt, und den freien Handelsverkehr gehindert hatten, wie auch durch zweckmässige Masregeln vorzubeugen, dass in der Folge kein einziger Uferstaat, durch einseitiges Interesse geleitet, Anordnungen machen könne, um die bezweckte Freiheit der Fluss-Schifffahrt zu beschränken.

*) Konvention zwischen *Oesterreich* und *Preussen*. *Wien* in der Staatsdruckerei, 1819.

**) *Klübers* Akten des Wiener Kongresses, VI. Band, 21. Heft, S. 89.

Oesterreich überhaupt und *Böhmen* insbesondere haben durch die zahlreichen Stapelrechte und Abgaben auf der *Elbe* bei ihrem Handelsbetriebe sehr viel gelitten. Sie mussten sich statt der wohlfeileren Wasserfracht öfter der äusserst kostspieligen Landfracht bedienen, oder unzähligen Plackereien ausgesetzt finden. Diese Hindernisse waren vorzüglich die Ursache, dass die Verbindung der *Elbe* mit der *Donau* durch die *Moldau* nicht zu Stande kam, obwohl diese höchst wichtige Flussverbindung oft in Anregung gebracht worden war, und im Jahre 1807 durch Errichtung einer eigenen hydrotechnischen Gesellschaft in *Prag* ihrer Ausführung näher gerücket schien. Allein auch hier erhielt man die Ueberzeugung, dass, so wünschenswerth diese Flussverbindung für den innern Verkehr seyn würde, dieselbe dennoch, der dazu erforderten bedeutenden Kosten wegen, erst dann lohnend werden könnte, wenn die Elbeschifffahrt bis in das Meer frei seyn würde. *Sachsen*, *Preussen*, die *Anhalt*'schen Häuser, *Mecklenburg*, *Hamburg*, *Hannover*, und *Dännemark* würden durch die Aufhebung gegenseitiger drückender Flusszölle und Stapelrechte in ihren anliegenden Landesantheilen bei der allgemeinen Belebung des Handels gewinnen. Welche unberechenbare Vortheile wären erst von der Vereinigung der Nordsee mit dem schwarzen Meere durch die Fluss-Schifffahrt und Kanäle zu erwarten?

Die Kommissäre der Mächte, die es betrifft, sind eben in *Dresden* versammelt, um die Befreiung der so wichtigen Elbeschifffahrt nach den Bestimmungen der Kongressakte zur Ausführung zu bringen.

Der Handel in *Italien* erlitt, wie allenthalben, in den letzten zwanzig Jahren, grosse Veränderungen; anhaltende Umwälzungskriege, und davon unzertrennliche Zwangsmasregeln aller Art, zerstörten den ruhigen Gang, auf welchem allein sein Gedeihen beruhet; er betrat bald diese, bald jene unnatürliche Bahn. Der aus den jüngsten allgemeinen Friedensschlüssen hervorgegangene neue Territorial-Besitzstand, und das mit ihm eingetretene neue Interesse durfte denselben

nach und nach wieder in ein angemessenes natürliches Verhältnise zurückführen.

Auch hier sind Unterhandlungen über die Schifffahrt auf dem *Po* mit den Uferstaaten, welche dabei interessirt sind, im Werke. Herr des ganzen linken Ufers dieses für den italienischen Handel so wichtigen Flusses, so weit er das lombardisch-venetianische Königreich bespület, und zugleich im Besitze dessen rechten Ufers durch eine sehr bedeutende Strecke, kann Oesterreich von den Mitufer-Staaten eine gleiche Bereitwilligkeit zur Entfernung aller Hindernisse der Schifffahrt erwarten.

Die Handelsverhältnisse von *Oesterreich* mit der *Türkei* gründen sich noch immer auf den *Passarowitzer* Frieden vom Jahre 1718, und erhielten durch den *Belgrader* Frieden vom Jahre 1739 und durch den *Szistower* Frieden vom Jahre 1792 ihre Bestätigung. Die österreichischen Unterthanen dürfen ihre Waaren in allen ottomanischen Gebieten verkaufen, und damit freien Handel treiben. Die Schifffahrt auf der *Donau* ist für die beiderseitigen Unterthanen frei. Die kaiserl. österreichischen Kaufleute können die Waaren, die sie auf der *Donau* in die *Türkei* führen, zu *Widdin*, *Rudschuck* und an andern Orten von den Schiffen abladen, auf Wägen bringen; und wohin sie immer wollen, führen und verhandeln; dann, weil die Donauschiffe nicht in das Meer eingehen, zu *Ibraila*, *Issacia*, *Kilia* und in andern Handelsstädten einfahren, ihre Waaren einlegen, und sie nach *Konstantinopel*, nach *Trapezunt*, *Synopel* und andern Handelsstädten des schwarzen und mittelländischen Meeres überführen, ohne Hinderniss hin- und herziehen, und die Handlung treiben. Sie haben an Zoll nie mehr als drei für hundert zu bezahlen. Merkwürdig für unsere Zeit ist insbesondere der XIX. Artikel des *Passarowitzer* Vertrages, wornach die *persischen* Kaufleute, welche aus dem k. k. Reiche auf der *Donau* in die ottomanische Grenzen zu schiffen gedenken, oder die aus Persien durch die ottomanischen Grenzen in das k. k. Gebiet zu reisen verlangen, nach

einmal bezahlter Auflage (Refftie) von fünf vom Hundert, zu keiner weitern Bezahlung angehalten werden sollen.

Die ottomanische Pforte hat sich seit einer Reihe von Jahren als ein getreuer Nachbar *Oesterreihs* bewähret. Die türkischen Unterthanen haben sich auch in dem österreichischen Staate des vollsten Schutzes zu erfreuen. Vorzüglich lebhaft ist der Handelsverkehr mit denselben auf den Plätzen *Wien*, *Pesth* und *Semlin.*

Im Jahre 1818 wurde zwischen *Oesterreich* und der *ottomanischen Pforte* ein neuer Zolltarif auf vierzehn Jahre abgeschlossen, welcher für alle österreichische Unterthanen in dem Verkehre mit der *Türkei* zu gelten hat.

Die Verbindungen unserer Seehäfen mit *Amerika* hängen von den Zeitumständen ab. Die mit *Brasilien* angeknüpfte Familien-Verbindung eröffnet die Aussicht neuer freundschaftlicher Verhältnisse des gegenseitigen Handelsverkehrs.

Der österreichische Staat in seinem gegenwärtigen Umfange hat eine glückliche Lage zur vortheilhaften Gründung einer ansehnlichen *Kauffahrtei-Marine*, der besten Pflanzschule des Seewesens. Die österreichischen Seehäfen sind mit Einrichtungen und Gebäuden zur Beförderung der Schifffahrt, worunter insbesondere das altberühmte Arsenal von *Venedig* berücksigtig zu werden verdient, reichlich versehen; die Seeküsten liefern die besten Matrosen und Schiffbau-Materialien. Bei diesen Verhältnissen wurde das Konsularwesen in allen Welttheilen zum Schutze der österreichischen Seefahrer und zur Emporbringung des Seehandels einer besondern Aufmerksamkeit gewürdigt. Es ist die Einleitung getroffen worden, dass nach bestimmten Instrucktionen über den österreichischen Seehandel, einzeln sowohl als im Ganzen genommen, von den österreichischen Konsuln und Handels-Agenten ausführliche Monatsberichte erstattet werden, um das Zu- oder Abnehmen desselben mit einem festen Blicke überschauen, den Gebrechen oder Missbräuchen, dort wo es nöthig ist, mit Sachkenntniss und Kraft

entgegenwirken, das Gute und Nützliche aber so viel möglich befördern zu können. Die Seegesetze, der Handels-Kodex und das Konsularwesen überhaupt werden einer umfassenden Revision unterzogen, und alle Gelegenheiten benutzt, um Hindernisse zu entfernen, und Gebrechen abzuhelfen. Selbst in einigen bedeutenden Handelsstädten des Kontinents wurden Handels-Agenten aufgestellt.

Die österreichische Handels-Marine, welche zwar schon vormals blühend, am Schlusse des Jahres 1815 aber durch die Zeitumstände herabgekommen nur aus 157 patentirten Fahrzeugen bestand, zählte am Schlusse des Jahres 1818, ohne die weit zahlreicheren bei der Küstenfahrt und Fischerei verwendeten Fahrzeuge und Barken, zu rechnen, 528 Kauffahrteischiffe, welche zu ihrer Bedienung und Vertheidigung 6836 geübte Matrosen und 2369 Kanonen am Borde führen, und zusammen 110,443 Tonnen halten. Darunter halten nur 78 Schiffe unter 100 Tonnen, 70 aber über 300, und 7 über 400 Tonnen. Das Schiff *L'Astrea*, Kapitän *Mathäus Cosulich* aus *Fiume*, das grösste unter allen, hält 504 Tonnen. Die Patentirung von 48 neuen Kauffahrteischiffen wird eben vorgenommen.

Am lebhaftesten ist der Verkehr mit der *Levante*. Die österreichischen Seeleute gehören unter die geübtesten im adriatischen und mittelländischen Meere. Die österreichischen Schiffe werden von den italienischen Gewerbsleuten aus vielen Gegenden für ihren Verkehr in diesen Gewässern gesucht, und ihre Assekuranzprämie ist die billigste in *Italien*. Der Küstenhandel mit türkisch *Albanien* hat dadurch sehr viel gewonnen, dass (1818) zu Gunsten der *dalmatinischen* und *ragusäischen* Küstenfahrer die Cabotage-Linie auf die ganze Küste von *Albanien* im Einverständnisse mit der ottomanischen Pforte ausgedehnt worden ist.

Ausser der *Levante* gehet der stärkste Handelszug nach den italienischen Küsten. Im letzten halben Jahre waren in den Häfen von *Ancona*, *Rimini* und *Grottamara* 645, in den Häfen des Grossherzog-

thums *Toskana* 486, des Königreichs beider *Sicilien* 1248, *Sardiniens* 219, in *Malta* 61 österreichische Schiffe etc. eingelaufen. In *Barcellona* liefen 69, in *Lissabon* 29, in *Tapanmok* und *Odessa* aber 324 österreichische Schiffe ein.

Die *Dampfschifffahrt*, welche zu den wichtigsten Erfindungen unseres Zeitalters gehört, welche besonders in solchen Ländern, wo es Ueberfluss an Steinkohlen gibt, in der Erleichterung und Beförderung der Kommunikationen vermittelst der Flüsse, Kanäle und an den Seeküsten die wichtigsten Vortheile gewährt, kam in der österreichischen Monarchie im Jahre 1818 zur Ausführung.

Zur Beförderung der Dampfschifffahrt in den österreichischen Staaten wurde beschlossen, die grossen Unternehmungen derselben, seyen es nun Inländer oder Ausländer, welche sich dazu herbeilassen, nicht für den ganzen Umfang der Monarchie, sondern nur nach den einzelnen Hauptsrömen nebst ihren Seitenflüssen, oder nach bestimmten Richtungen der Seefahrt von einem Punkte der Monarchie bis zu einem andern, durch Privilegien auf die Dauer von fünfzehn Jahren in der Art zu begünstigen, dass derjenige, welcher mit einem solchen Privilegium betheilt wird, in dem gewählten Umfange, und zwar auf dem Hauptstrome binnen einem Jahre, auf jedem Seitenflusse binnen zwei Jahren wenigstens ein Dampfschiff nach der von ihm angezeigten Art herzustellen, und in Anwendung zu bringen habe, widrigens das ihm ertheilte Privilegium als erloschen anzusehen ist; dass, wenn zwei Unternehmer zugleich für einen und denselben Umfang um ein Privilegium ansuchen, die eingelegten Zeichnungen und Modelle verglichen werden, und wenn sich keine wesentliche Verschiedenheit in der Verfahrungsart ergibt, von der Staatsverwaltung entschieden werden soll, wem der Vorzug zu geben sey; wenn sich aber in der Wesenheit Verschiedenheiten ergeben, auch für jede derselben auf dem nämlichen Umfange Privilegien ertheilt werden. Zur Verwahrung vor Unglücksfällen wurden eigene, auf chemisch-technische Grundsätze und auf die Rücksichten der Was-

ser-Polizei gestützte Vorsichten von der Staatsverwaltung vorgeschrieben *).

Hiernach wurde zuerst (1817) der Grosshändler *John Allen* in *Triest* mit einem Privilegium, auf eine regelmässige Art mit Dampfschiffen zwischen *Triest* und *Venedig* in der Art der Packetboote für Reisende und Waaren zu fahren, betheilt; welche Unternehmung nun bereits mit dem besten Erfolge im vollen Gange ist.

Anton Bernhard et *Comp.* und der *Chevalier St. Leon* haben jeder für sich auf ihre verschiedenen Verfahrungsweisen der Dampfschifffahrt (1818) Privilegien zur Schifffahrt auf der Donau von ihrem Einflusse aus *Baiern* bis zu ihrem Ausflusse in die *Türkei*, und auf allen in dieselbe einmündenden Flüssen, und zwar *Anton Bernhard* insbesondere für den Gebrauch der von demselben erfundenen Schaufelräder mit beweglichen Parallel-Schaufeln erhalten. Beide haben ihre Probefahrten auf der *Donau* bereits vorgenommen **).

Eine ähnliche grosse Unternehmung der Dampfschifffahrt auf dem *Po* ist eben im Werke.

*) Zirkular vom 22. November 1817.

**) Besonders wichtig könnte eine zweckmässige Benützung der Dampfschifffahrt für das an den besten Steinkohlenlagern so reiche Ungarn werden, dem es für den reichlichen Absatz seines Ueberflusses an Naturproduckten noch immer an hinreichenden, innern Verbindungen fehlt. Es ist zu erwarten, dass die ungarische Nation diese Erfindung nach allen Kräften unterstützen werde, um nach und nach die vielen Wasserstrassen, womit die Natur Ungarn gesegnet hat, schiffbar zu machen, und die darauf verwendeten Kosten durch das lohnende Erträgniss der Dampfschifffahrt mit Gewinn herein zu bringen.

XIX.

Nach Inhalt des vorhergehenden Hefts hat die herzoglich Nassauische Gesandschaft am Bundestage wegen dem bisherigen Fortbestand der Stapeln auf dem Rhein eine vertrauliche Note übergeben, die auf gleiche Art von der königl. preussischen Gesandschaft beantwortet wurde.

Dieser Gegenstand veranlaste bald darauf mehrere Bemerkungen in öffentlichen Blättern, die unter den Buchstaben A. B. C. D. hier folgen.

A.

Auszug aus der allgemeinen preussischen Staatszeitung.

Berlin vom 18. *September* 1819.

In einer vertraulichen Sitzung der Bundesversammlung hatte der herzoglich Nassauische Gesandte die Angelegenheit der Rheinschifffahrt zur Sprache gebracht, indem derselbe die Fortdauer des Umschlags zu Cölln als ein Haupthinderniss der vollständigen Ausführung der Wiener Congressbeschlüsse über die freie Schiffahrt auf dem Rhein angeben.

Preussen hat sich hierüber in einer anderweiten vertraulichen Sitzung erklärt, und man wird aus dieser (für jezt nur in der Mainzer Zeitung abgedruckten) Erklärung und aus der in unsern Zeitungen mitgetheilten Rede des grossherzoglich Badenschen Bevollmächtigten bei der Centralcommission für die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten von dem jetzigen Stand dieser Sache volständig unterrichtet.

Die Wiener Acte hat angeordnet, 1) dass die Centralcommission gleich nach ihrem Zusammentritt im Namen aller Uferstaaten eine *interimistische Instruction* ergehen lassen solle, durch welche

a) festzusetzen, dass die ältere Rheinschifffahrts-Convention vom 15. August 1804 bis zur Sanction eines definitiven Reglements befolgt werden müsse,

b) zugleich kurz anzuzeigen, welche Artikel dieser Convention durch die Vorschriften der Wiener Acte bereits aufgehoben worden, und welche andere Vorschriften gegenwärtig schon an deren Stelle gesetzt werden sollen. (Art. 31)

Die Wiener Acte hat 2) angeordnet, dass die Central-Commission ein definitives Reglement für die Rheinschifffahrt ausarbeiten und der Sanction der Uferstaaten unterwerfen solle. Sobald diese Sanction erfolgt seyn werde, solle die neue Ordnung der Dinge, der Eintritt aller wesentlichen Puncten der Rheinschiffahrtsacte beginnen. Diese beide wesentlich unterschiedenen Bestimmungen hat Preussen jederzeit im Auge gehabt, aber die Central-Commission hat sie in ihren Berathungen vermischt.

Die Freiheit des Rheins — besteht nicht blos, auch nicht einmal hauptsächlich in der Aufhebung des sogenannten — Stappels (besser Umschlagrechtes) der beiden Städte Cölln und Mainz, sondern in der Ausführung aller Anordnungen, welche die Wiener Acte beschlossen hat, damit der im Art. 1. angegebene Zweck: die *gänzliche freie Schifffahrt von der Fahrbarkeit des Stromes bis an das Meer* erreicht werde. Diesen Grundsatz der Acte hat die Niederländische Regierung anzuerkennen beharrlich verweigert und die Anwendung der Bestimmungen der Rheinschifffahrtsacte auf die Schifffahrt in ihrem Gebiete der Berathung über das definitive Reglement vorbehalten, dennoch aber die Ausführung der Acte auf dem preussischen Gebiete, sonach auch die Aufhebung des Umschlagrechts von Cölln, sofort verlangt. Die andern Uferstaaten, ihr eigenes Interesse verkennend oder nicht achtend, sind ihr hierin beigetreten, und nachdem die Niederländische Regierung sich erboten, die in neuerer Zeit, gegen den vorigen Zustand einseitig und willkührlich vorgenommenen Erschwernissen der Rheinschifffahrt auf ihrem Gebiete zurückzunehmen, mithin nur den *Status quo* von 1814 herzustellen, hat die Mehrheit der Central-Commission am 5. März d. J. den Beschluss gefast: »Dass die

»Niederländische Regierung ihrer Seits alles erfüllt habe, was man im »Sinne des Tractats für jetzt von ihr fordern könne.«

Wenn die Niederländische Regierung ihre der Wiener Acte zuwider laufenden Verfügungen aufhebt, so erfüllt sie dadurch die Acte noch keineswegs, sie verletzt solche nur nicht weiter. Der Beschluss ist, jedoch um so befremdender, als die Central-Commission überhaupt, wo es auf das von der Sanction der sämmtlichen Uferstaaten abhängige definitive Reglement ankömmt, gar keine Behörde ist, welche durch Stimmenmehrheit etwas beschliessen kann. Unstreitig aber gehört es zum definitiven Reglement zu beschliessen: »Dass die Nie»derländische Regierung auf ihrem Rheingebiete den Verfügungen der »Wiener Acte nicht nachleben dürfe, sondern, dass sie alles erfülle »wenn sie solche nur nicht verletze.« So wenig hienach die Frage, »in welcher Art die Niederländische Regierung die Beschlüsse der Wie»ner Acte auf ihrem Rheingebiete auszuführen verpflichtet sey,« zu einem Gegenstand der intermistischen Instruction gemacht werden kann; so wenig kann die Frage über die Aufhebung des Cöllner und Mainzer Umschlags dahin gerechnet werden. Auch diese muss dem definitiven Reglement vorbehalten bleiben; sie gehört zur neuen Ordnung der Dinge, denn der 19. Artikel hebt den Umschlag unstreitig auf, aber die neue Ordnung beginnt erst nach erfolgter Sanction des definitiven Reglements; und die von der Central-Commission wiederholt gemachten Versuche, die Aufhebung der Umschlagsrechte durch die intermistische Instruction auszuführen, können nur ein seltsames Abirren vom strengconventionsmässigen und sicher zum Ziel führenden Weg genannt werden. Es ist daher zu bedauern, dass sich die Verhandlungen der Commission, wie man aus der Rede des grossherzogl. Badischen Bevollmächtigten sieht, fast nur um diesen Punct gedreht haben, statt zum Entwurf des definitiven Reglements zu schreiten.

Hat man Zeit verloren, so ist Preussen desshalb nicht anzuklagen, denn es hat jederzeit auf die vollständige Ausführung der Wiener Acte

conventionsmässig hingearbeitet; und hat es jenen Versuchen eine Zeitlang stillschweigend zugesehen, und selbst seinen Bevollmächtigten von der Theilnahme nicht zurück gehalten: so geschah es in der Aussicht, dass sich vielleicht durch eine von allen Seiten einander entgegen kommende Bereitwilligkeit ein Resultat zur Befriedigung aller billigen Wünschen dennoch gewinnen lasse. Inzwischen zeigte sich bald die innere Unmöglichkeit, durch die intermistische Instruction die Umschlagrechte aufzuheben, weil auf ihnen die vielseitigen Anordnungen der Convention vom 15. August 1804, die doch im Ganzen bis zur Sanction des definitiven Reglements beibehalten werden sollten, grösstentheils beruhen. Man gerieth in Widersprüche und hievon abgesehen, ergab sich, dass einer so übereilten Ausführung des 19. Art. eine völlige Anarchie auf dem Rheine gefolgt seyn würde, weil es noch an allen andern mit der Aufhebung des Umschlags zusammenhangenden Bestimmungen fehlte.

Man musste also von selbst darauf zurückkommen, dass die Aufhebung der Umschlagrechte nur durch das definitive Reglement ausgeführt werden könne; und die preussische Regierung ist unter den vorliegenden Umständen nicht allein berechtigt, die Erfüllung der Verbindlichkeiten, welche sie für den allgemeinen Zweck übernommen hat, bis zur gleichzeitigen Ausführung aller durch das definitive Reglement auszuführenden Bestimmung der Rheinschifffahrt-Acte zurückzuhalten, sondern sie sieht sich hiezu sogar als verpflichtet an, weil die Stadt Cölln erst in jener allgemeinen, durch das definitive Reglement zu bewirkenden Freiheit des Rheines wenigstens einigermasen eine Entschädigung findet. — Dass dieses ganz im Sinne der Winer Acte sey, ergibt der Inhalt des 19. Art. von selbst, indem es heist: »Der Umschlag der Städte Cölln und Mainz soll aufgehoben werden, damit die Schifffahrt auf dem ganzen Laufe des Rheinstroms von der Schiffbarkeit desselben bis an seinen Ausfluss in das Meer frei sey.« Diese Freiheit aber gewinnt die Schifffahrt nicht eher, als bis auch die Bestimmungen der Acte auf dem Niederländischen Stromgebiete durch das

definitive Reglement in Wirksamkeit gesetzt seyn werden. Nur durch die Ausarbeitung dieses Reglements kann die bisherige Verwirrung ein Ziel erlangen.

Man ersieht aus dieser Darstellung, 1) dass Preussen für die Ausführung der Wiener Acte, mithin für die freie Schifffahrt auf dem Rheine, von der Fahrbarkeit des Stroms bis an seine Mündungen, und sonach im allgemeinen deutschen Gewerb-Interesse gearbeitet hat.

2) Dass es hierin von der Mehrheit der Central-Commission nicht unterstützt worden ist, indem dieselbe

3) nur die Aufhebung der Umschlagrechte der Städte Cölln und Mainz betrieben, die freie Schifffahrt auf dem niederländischen Stromgebiete aber unbeachtet gelassen hat, obwohl die letzte für das deutsche Gewerbe bei weitem wesentlicher ist, als die erste die sich von selbst ergiebt, sobald die zweite festgestellt worden.

4) Könnte es zweifelhaft erscheinen, ob die Central-Commission nicht berechtigt sey, gemäs der Bestimmungen des 19. Art. der Wiener Acte durch die intermistische Instruction auch die Aufhebung der streitigen Umschlagrechte auszusprechen: so müsste es eben so zweifelhaft seyn, ob sie nicht berechtigt sey ihre intermistische Instruction auf die freie Schifffahrt im niederländischen Stromgebiete zu erstrecken. Beide sind in deutlichen Bestimmungen der Wiener Acte enthalten. Denn der erste Artikel sagt: dass die Schifffahrt auf dem ganzen Rheine, von seiner Schiffbarkeit an bis zu seinen Mündungen frei seyn soll; und der 19. Art. enthält, dass die Umschlagrechte der Städte Cöllen und Mainz aufgehoben seyn sollen. Wäre die Central-Commission hienach und in Bezug auf den 31. Art. berechtigt, durch ihre intermistische Instruction die Umschlagrechte für wirklich aufgehoben zu erklären: so wäre sie eben so berechtigt, die Schifffahrt auf dem niederländischen Stromgebiet durch diese Instruction für frei zu erklären. Da sie aber zu beiden Arten der Erklärung die Wirksamkeit der behörigen Uferstaaten nöthig hat: so hätte sie von selbst ermessen sollen, dass eben so wie

die Anordnungen in Betreff des niederländischen Stromgebiets, auch die Anordnungen wegen der Umschlagrechte zu denjenigen gehören, die der Sanction der Uferstaaten bedürfen, dass sie also nicht durch die intermistische Instruction, sondern durch das definitive Reglement zu beseitigen seyen.

5) Empfehlen wir diesen Fall wieder den Tagesschriftstellern zu einiger Aufmerksamkeit. —

Wir lesen in einem deutschen Blatte: »*Fünf Monate* sind bereits verflossen, seitdem die Central-Commission das dringende Verlangen zu erkennen gegeben, dass nunmehr, *nachdem alle übrigen mit der Niederländischen Regierung einverstanden*, von preussischer Seite nicht länger Anstand genommen werden möge, dem Vortrage gemäs, den Umschlag zu Cölln für alle paciscirende Staaten, *und namentlich auch für die Niederländische Schifffahrt* aufzuheben, und noch findet sich die Central-Commission ohne Antwort.« Eben die Blätter, die für die deutsche Gewerbsamkeit gegen die Bedrückungen der Fremden so tapfer kämpfen, die den Verein des Herrn *List*, gewiss in redlicher Ueberzeugung, obwohl in völliger Unkenntniss der Local-Verhältnisse, begünstigen; eben diese lassen sich bereit finden, die freie Schifffahrt des Rheins den Fesseln der Holländer preiss zu geben, und diese Fesseln als ein National-Glück, welches Preussen den übrigen Deutschen missgönnend vorenthalte, zu beneiden! Sind dann Cölln und Mainz, wenn es nur auf diese ankommen sollte, nicht auch deutsche Städte? — Soll man ihnen den Erwerb entziehen, um ihn den Fremden auf den Grund eines Vertrags zuzuwenden, den diese Fremden nicht respectiren?

Wir schliessen eine Stelle aus den »Bemerkungen des Herrn geheimen Referendair *Nebenius*, über den Zustand Grossbritanniens, in staatswirthschaftlicher Hinsicht an, die in der Rede des grossherzogl. Badischen Bevollmächtigten angeführt ist, und den vorliegenden Gegenstand speciell berührt.

»Jede vertragsmässige Bestimmung über Rheinschifffahrts-Gebürenerhebung in Holland ist illusorisch und ohne Wehrt, so lange es Transitogüter, mit willkührlichen Steuern belegt, so lange alles, was über Holland bezogen oder versendet wird, den Douanengesetzen dieses Landes nicht entgehen kann; denn, lässt es auch mit der einen Hand alle Octroigebühren nach, so steht es ihm frei mit der andern das doppelte und dreifache, unter dem Namen von Transitozöllen oder Seerechten zu nehmen.«

»Daher mag man im eigentlichen Sinne nicht sagen, der Rhein sey frei für alle Nationen; denn in der Wirklichkeit ist nur der deutsche Rhein den Holländern, so wie den Schweizern und den Franzosen frei gegeben; der holländische gehorcht aber dem willkührlichen Gesetze der Nation, welche die Mündungen des Flusses besitzt.«

Was soll aus der Rheinschifffahrt werden, wenn jeder Staat dessen Gebiet der Fluss durchströmt, nach Belieben sein Douanensystem mit dem Transit zu Wasser in Verbindung setzt, die Ladungen visitiren, plombiren lässt, detaillirte Declarationen fodert, den Transit besteuert oder ganz aufhebt; der eine, weil die Waare zu seinem alten Handel gehört, den er ungern verliert, der andere, weil er den Zwischenhandel an sich zu reissen gedenkt; der dritte, weil er ein Product, das er selbst verarbeitet, uns von einem dritten, der es besser oder wohlfeiler liefert, nicht zukommen lassen, sondern uns seine Waare aufdringen will?

»Erkennt man auch die Befugniss Hollands an, neben den eigentlichen Rheinzöllen noch für die Hafen- und Schifffahrt-Anstalten an der See besondere Abgaben zu erheben, und setzt man auch, wie billig, voraus, dass die holländische Regierung ein solches Recht nie zum Drucke der rückwärts liegenden Staaten ausüben werde: so ist doch eine feste vertragsmässige Bestimmung jener Abgaben nothwendig, wenn man nicht annimmt, dass die Wiener Convention den deutschen Staaten die Verbindlichkeit auferlegt habe, von holländischen Transitogütern nur

die gemessenen Schifffahrtgebühren zu erheben, Holland aber gestatte, neben gleichen gemessenen Abgaben, noch ungemessene Zölle zu beziehen.«

Wenn der Pariser Vertrag sagt: man wird sich auf dem künftigen Congress mit den Grundsätzen beschäftigen, nach welchen sich die Erhebungsrechte der Uferstaaten auf die gleichförmigste und dem Handel aller Nationen günstigste Weise einrichten lassen, und wenn der Art. 3. der Wiener Convention jene Principien festsetzt; soll man bei diesen klaren Bestimmungen annehmen, dass es nur die Absicht gewesen, Holland zu verpflichten seine willkührlichen Steuern von den Transitogütern gerade bei der Ausmündung des Rheines in die See und an keinem andern Puncte zu erheben? — Und ist es für den Engelländer, Russen, Deutschen etc. nicht ganz gleichgiltig, ob er unter diesem oder jenem Namen, da wo der Rhein sich in die See ergiesst, oder mitten in Holland, oder an der Gränze dieses Landes gegen Deutschland von seinen blos transitirenden Gütern die verlangten Abgaben bezahlen muss?

B.

Bemerkungen über den Aufsatz im 75. Stück der allgemeinen Preusischen Staats-Zeitung, die Rheinschiffahrts-Angelegenheiten betreffend. *)

Ueber die Frage: *ob* das Umschlagsrecht auf dem Rheine abzuschaffen seye, konnten nicht mehr bei der Rheincommission, wie solches bei der Elbecommission, preussischer Seits, versucht worden, Discussionen statt haben, weil schon die Wiener Rheinschifffahrtsacte

*) Besonders abgedruckt, und auch in der Frankfurter Oberpostamtszeitung vom 6. — 10. September 1819.

nach vorläufiger Erörterung des Nützlichen oder Schädlichen, diese Abschaffung ausgesprochen hatte.

Dagegen sind es bei der Rheincommission die Discussionen über die Frage: *wann* diese Verfügung in Kraft treten soll, wodurch man es erreicht hat, dass diese, am 24. Merz 1815, beschlossene Aufhebung bis zu dieser Stunde noch nicht verwirklicht worden ist.

Und doch hat auch über dieses *Wann?* die Wiener Rheinschifffahrtsacte sich im Artikel 31 auf das bestimmteste ausgesprochen.

Denn, diesem Artikel zufolge, ist zwar die alte Convention von 1804, bis zur Erscheinung des definitiven Reglements, jedoch mit der *wesentlichen Modification*, aufrecht zu halten, dass durch eine interimistische Instruction angezeigt werden soll, welche Artikel der alten Convention von 1804 durch die neue Wiener Acte aufgehoben sind, und, was wohl zu bemerken, *welche neue Verfügungen schon jetzt gleich an die Stelle der aufgehobenen treten.*

Aus dieser Modifications-Vorschrift folgt, dass, da durch den Artikel 19 der Wiener Acte die Umschlagsrechte von Cölln und Mainz, mithin die Artikel 3, 4 und 5 der Convention von 1804, welche deren Ausübung autorisirt hatten, aufgehoben sind, die vorgeschriebene interimistische Instruction anzuzeigen hat, dass erwähnte Artikel 3, 4 und 5 der alten Convention cessiren und *welche andere Verfügungen* an ihre Stelle treten.

In diesem Sinne hatte auch der Königl. Preussische Bevollmächtigte bei der Rheincommission einige Jahre mitgewirkt und schon glaubte sich die Commission am Ziele, als derselbe, gegen alle Erwartung mit der rückgängigen Erklärung auftrat: dass die Aufhebung des gezwungenen Umschlags *nicht* durch die interimistische Instruction geschehen könne, sondern dem definitiven Reglement reservirt bleiben müsse.

Diese Negative steht offenbar mit obiger Vorschrift des Artikels 31 der Wiener Acte in Widerspruch.

Das 75. Stück der allgemeinen Preussischen Staatszeitung enthält eine Vertheidigung dieser Negative. Dieselbe näher zu beleuchten ist der Zweck dieses Aufsatzes.

»Die wirkliche Aufhebung des Umschlagsrechts, heist es darinn »unter andern, kann darum nicht durch eine interimistische Instruction »bewerkstelligt werden, sondern muss dem definiven Reglement vorbe»halten bleiben, weil diese Aufhebung, obgleich (wie an einer an»dern Stelle gesagt wird) *nicht* blos, auch nicht *einmal hauptsäch»lich* die Freiheit der Rheinschifffahrt begründend, selbst nur als »theilweise Abänderung des bestehenden Alten, zur neuen Ordnung »der Dinge gehöre, diese aber erst nach erfolgter Sanction des defi»nitiven Reglements eintreten solle.«

Wäre dieses Raisonnement richtig, wonach jede Abänderung des Alten, als zur neuen Ordnung der Dinge gehörig angesehen und darum ins definitive Reglement verwiesen werden müsse; dann gehörte die ganze interimistische Instruction, welche dem Artikel 31 der Wiener Acte zufolge dergleichen Abänderungen in der Convention von 1804 zu machen und zu publiziren bestimmt ist, in das definitive Reglement und somit höbe der Artikel 32 der angeführten Acte, (das definitive Reglement betreffend) den ihm vorhergehenden Art. 31 (die Erlassung einer interimistischen Instruction verordnend) auf. Dies kann aber nimmer die Absicht der hohen Paciscenten gewesen seyn, und das Ungereimte, worauf obiges Raisonnement hinführt, beweist am besten seine Unhaltbarkeit.

Eben so ungegründet ist der Vorwand, dass *innere Unmöglichkeit* obwalte, den Umschlagszwang schon durch die interimistische Instruction aufzuheben.

»Hat man Zeit verloren, heist es in gedachter preussischen Staats»Zeitung, so ist Preussen deshalb nicht anzuklagen, denn es hat jeder»zeit auf die vollständige Ausführung der Wiener Acte conventionsmäs»sig hingearbeitet.«

»Die Versuche der Central-Commission, die Aufhebung der Um-»schlagsrechte durch die interimistische Instruction auszuführen, kön-»nen nur ein seltsames Abirren vom streng-conventionsmässigen Wege »genannt werden; es ist zu bedauern, dass sich die Verhandlungen »der Commission fast nur um diesen Punct gedreht haben, statt zum »Entwurf des definitiven Reglements zu schreiten.«

»Hat Preussen jenen Versuchen eine Zeitlang stillschweigend zuge-»sehen und selbst seinen Bevollmächtigten von der Theilnahme nicht »zurückgehalten, so geschah es in der Aussicht, dass sich vielleicht »durch eine von allen Seiten einander entgegenkommende Bereitwillig-»keit ein Resultat zur Befriedigung aller billigen Wünsche dennoch ge-»winnen lasse. Inzwischen zeigte sich bald die innere Unmöglichkeit, »durch die interimistische Instruction die Umschlagsrechte aufzuheben, »weil auf ihnen die vielseitigen Anordnungen der Convention von 1804, »die doch im Ganzen

(*NB.* nicht zu vergessen, *mit den durch den Art.* 31. *der Wiener Acte vorgeschriebenen Modificationen*)

»beibehalten werden soll, grösstentheils beruhen; man gerieth in Wi-»dersprüche etc.«

Also, der Vorschrift des Art. 31 der Wiener Acte gemäss, durch eine interimistische Instruction, die auf den gezwungenen Umschlag Bezug habenden Artikel der Convention von 1804, in Folge des Art. 19 erwähnter Acte, für aufgehoben erklären und durch andere Verfügungen ersetzen wollen, *das* nennt der Correspondent der P. St. Z. ein seltsames Abirren vom streng-conventionsmässigen Wege?!

Hingegen die Vorschriften des Art. 31 der Wiener Acte *umgehen*, *sofort* zu der Ausführung des Art. 32, der Abfassung des definitiven Reglements, schreiten und somit nicht nur den gezwungenen Umschlag, sondern auch die gemeinschaftliche Gebühren-Erhebung und mit dieser den Ueberlast von circa 1/2 Million jährlich, welcher den Niederrhein drückt, auf unbestimmte Zeit fortbestehen lassen, *das* wäre, nach der

Meinung des Correspondenten der preussischen Staats-Zeitung, der conventionsmässige, sicher zum Ziele führende Weg?!

Wohl ist durch das Hinarbeiten des preussischen Commissärs, den Verhandlungen der Central-Commission diese, der vorgeschriebenen successiven Ausführung entgegengesezte, Richtung zu geben, sehr viel Zeit verloren worden; allein diesen Zeitverlust solldoch wohl nicht die Central-Commission verantworten, welche sich nicht befugt glaubte, eine andere Verfahrungs-Art anzunehmen, als jene, welche die Wiener Acte, unter dem Titel: »*mode d'activer le nouvel ordre des choses*« vorschreibt und dabei stets von der Ansicht ausgieng, dass *nicht* Befriedigung billiger Wünsche, *sondern* strickte Erfüllung eines abgeschlossenen Tractates den Gegenstand ihrer Sendung ausmache.

Auch hat sich nie, wie der Correspondent der P. St. Z. vorgiebt, eine *innere Unmöglichkeit* gezeigt, auf dem von der Central-Commission gefolgten Wege, auf welchem sie der preussische Commissär eine lange Strecke mitwirkend begleitete, die Aufhebung des Umschlagszwangs in den Häfen von Cölln und Mainz durch eine interimistische Instruction zu realisiren.

Das einzige Hinderniss, welches sie vorfand, war und ist noch die *Opposition* derjenigen Interessen, welche mit der gedachten Aufhebung in Collision gerathen, jene nämlich der Spediteurs und der städtischen Cassen, letztere hinsichtlich der Hafen-, Krahnen- und Waage-Gebühren.

Denn leicht ist es das Interesse der Staatscassen, was die Erhebung der Schifffahrts-Gebühren angeht, sicher zu stellen.

Die bisher in Cölln und Mainz statt gehabte Controlle der Schiffsmanifeste darf nur, wie solches schon früher für den Hafen von Bingen geschehen, in allen übrigen bedeutenden Ein- und Ausladungshäfen des Rheins eingeführt werden.

Und die desfalls zu nehmenden Masregeln dürfen um so weniger die Einstellung des *Umschlagszwangs selbst* aufhalten, da zufolge der

Convention von 1804 der Umschlagszwang keineswegs der Controlle wegen bestand, sondern diese nur bei Gelegenheit des Umschlags ausgeübt wurde.

Nicht stillschweigend oder blos theilnehmend an den Vorkehrungen welche in dieser Hinsicht sowohl, als auch für die Aufrechthaltung der nöthigen Ordnung und Sicherheit bei der einzuführenden umschlagsfreien Schifffahrt getroffen werden musste, zeigte sich der preussische Commissär. Er war es vielmehr, der hierbei die Initiative nahm und der Central-Commission, schon am 31. Jänner 1817, einen Entwurf zu einem Polizeireglement vorlegte, welcher auch, nach gründlicher Discussion, mit einigen wenigen Abänderungen von allen Bevollmächtigten der Uferstaaten — nur nicht vom preussischen Bevollmächtigten *selbst* angenommen wurde.

Ist man daher, wie der Correspondent der P. St. Z. anführt, in Widerspruch gerathen, so kann dieser Vorwurf nur das unverkennbar schwankende Benehmen des preussischen Negociateurs treffen.

Nur dann würde die Central-Commission diesen Vorwurf verdienen, wenn sie die von ihr immerfort betriebene Aufhebung des Umschlagszwangs vermittelst der zu erlassenden interimistischen Instruction am Ende doch dem definitiven Reglement vorbehalten hätte.

Dies ist aber keineswegs der Fall.

Um die Verzögerung in der Aufhebung des Umschlagszwangs zu rechtfertigen, nimmt nun ferner der Correspondent der P. St. Z. *Gleichzeitigkeit* in Anspruch und versucht denselben auf den 19. Artikel der Wiener Acte zu gründen, indem er aus seiner verstümmelten Textanführung dieses Artikels die Behauptung ableitet: »die Schifffahrt gewin»ne die in demselben ausgesprochene Freiheit nicht eher, als bis auch »die Bestimmungen der Acte auf dem niederländischen Flussgebiete durch »das definitive Reglement in Wirksamkeit gesetzt seyn würden.«

Diese Behauptung ist durchaus unrichtig. Denn die im Artikel 19 der Wiener Acte ausgesprochene Freiheit besteht, um uns der eigenen

Worte desselben zu bedienen, darin: den Rhein zu beschiffen, herauf und hinunter, von dem Puncte seiner Schiffbarkeit an bis an seine Einmündung in das Meer, ohne verbunden zu seyn in irgend einem Hafen, Stadt oder Orte Last zu brechen und die Ladungen in andere Fahrzeuge umzuschlagen.

Diese *umschlagsfreie* Schifffahrt wird aber erlangt, sobald die Umschlagsrechte, da wo deren bestehen, aufhören.

Umschlagszwang wird aber allein in den im 19. Artikel der Wiener Acte benannten Städte, Cölln und Mainz, ausgeübt; auf dem niederländischen Flussgebiete ist kein solcher vorhanden.

Darum bedarf es auch nicht des *definitiven Reglements*, um auf letzterm etwas Nichtbestehendes aufzuheben, sondern nur der wirklichen Aufhebung durch die *interimistische Instruction* des in Mainz und Cölln ausgeübten Umschlagszwangs, um sogleich auf *dem ganzen Laufe des Rheins*, die durch den Artikel 19 der Wiener Acte ausgesprochene *umschlagsfreie Schifffahrt* ins Leben zu rufen.

In der Unterstellung, dass die Umschlagsrechte von Cölln und Mainz sofort cessiren würden; hatte der niederländische Gesandte beim Wiener Congresse erklärt, dass seine Regierung auf ihrem Rheingebiete kein solches Umschlagsrecht einführen werde.

Diese Zusage hat die niederländische Regierung gehalten und ihr steht es darum zu, Gegenseitig- und Gleichzeitigkeit geltend zu machen, um durch sofortige Aufhebung des Cöllner und Mainzer Umschlagszwangs die gebührende Gleichstellung zu erhalten.

Es ist sehr begreiflich, dass diese und ähnliche Scheingründe, wie sie der Correspondent der P. St. Z. anführt und die schon früher bei der Central-Commission vorgebracht worden, die Abgeordneten der übrigen Uferstaaten nicht abhalten konnten, bei Preussen auf strickte Erfüllung des Artikel 31 der Wiener Acte, auf Emanirung einer, den gezwungenen Umschlag wirklich aufhebenden, interimistischen Instruction anzudringen, anstatt diese Aufhebung dem definitiven Reglement zu

reserviren, dessen schneller Beendigung alsdann vielleicht die nämlichen Rücksichten für Cöllens Interesse hätten hinderlich werden können.

Mit Unrecht erscheint daher dem Correspondenten der P. St. Z. die hierbei stattgehabte Vereinigung der übrigen Uferstaaten mit den Niederlanden, als anstössig.

Sein Unwillen hierüber drückt sich in folgender Stelle seines Aufsatzes aus:

»Die niederländische Regierung, sagt er, hat den Grundsatz der »Rheinschifffahrts-Acte, dass die Schifffahrt frei seyn solle von der »Fahrbarkeit des Stromes bis an das Meer, anzuerkennen beharrlich »verweigert und die Anwendung der Bestimmungen der Rheinschiff- »fahrts-Acte auf die Schifffahrt in ihrem Gebiete der Berathung über »das definitive Reglement vorbehalten, dennoch aber die Ausführung der »Acte auf dem preussischen Gebiete, sonach auch die Aufhebung des »Umschlagsrechts in Cölln sofort verlangt. Die andern Uferstaaten, »ihr eigenes Interesse verkennend oder nicht achtend, sind ihr hierinn »beigetreten und nachdem die niederländische Regierung sich erboten, »die in neuerer Zeit gegen den vorigen Zustand einseitig und willkühr- »lich vorgenommenen Erschwernisse der Rheinschifffahrt auf ihrem Ge- »biete zurückzunehmen, mithin nur den *Status quo* von 1814 herzu- »stellen, hat die Mehrheit der Central-Commission am 5. Merz d. J. »den Beschluss gefasst, dass die niederländische Regierung ihrerseits »alles erfüllt habe, was man im Sinne des Tractats für jetzt von ihr »fodern könne. Der Beschluss ist jedoch um so befremdender, als die »Central-Commission überhaupt, wo es auf das von der Sanction der »sämmtlichen Uferstaaten abhängige definitive Reglement ankömmt, »gar keine Behörde ist, welche durch Stimmenmehrheit etwas be- »schliessen kann.«

Wir erwiedern hierauf:

Dass die Behauptung: die Niederländische Regierung habe den Grundsatz der Rheinschifffahrts-Acte, dass die Schifffahrt frei seyn solle

von der Fahrbarkeit des Stromes bis an das Meer, anzuerkennen beharrlich verweigert, ganz unbegreiflich erscheint.

Denn durch Unterzeichnung der Rheinschifffahrts-Acte hat ja der Niederländische Gesandte, eben so wie die der übrigen Paciscenten, die Anerkennung der darinn enthaltenen Principien begründet, und nie hat die Niederländische Regierung diese Anerkennung missbilligt oder zurückgenommen.

Wahr ist es, das die Niederländische Regierung die Anwendung der Bestimmungen der Rheinschifffahrts-Acte auf die Schifffahrt in ihrem Gebiete der Berathung über das definitive Reglement vorbehalten hat.

Allein sie ist hierzu befugt, weil keine Verfügung des Tractats darüber anders bestimmt.

Wohl verordnet der Artikel 31 der Wiener Acte, die Gesetzgebung des Rheins zwischen Strasburg und den niederländischen Gränzen — die Convention von 1804 — schon sogleich durch eine interimistische Instruction zum modificiren; nicht aber, dass gleichmässig, durch eine ähnliche interimistische Instruction, die Gesetzgebung auf dem niederländischen Rheine, vor Erscheinung des definitiven Reglements, Abänderungen erleiden solle.

Die Niederländische Regierung verlangt aber auch keineswegs die sofortige vollständige Ausführung der Acte auf dem Preussischen Rheine. Sie dringt nur auf Emanirung der interimistischen Intruction, welche, nach Vorschrift des Artikel 31 erwähnter Acte, die durch letztere für aufgehoben erklärten Artikel der Convention von 1804 (also auch jene, welche das durch den Art. 19 derselben aufgehobene Umschlagsrecht betreffen) anzuzeigen und durch andere Verfügungen schon jetzt gleich zu ersetzen bestimmt ist.

Nicht-Erhöhung der bestehenden Schifffahrtsgebühren Fortdauer der umschlagsfreien Schifffahrt, dies ist alles, wozu sich die Niederländische Regierung durch ihren Gesandten beim Wiener Congresse, für die Dauer des Provisorium, verpflichtet hatte.

Jede weitere Foderung konnte diese Regierung, bis zum definitiven Reglement, von der Hand weisen.

Und doch hat sie, den Wünschen der Central-Commission nachgebend, sich bereit erklärt, sobald der Umschlag von Mainz und Cölln aufhören würde, *sogleich* mehrere wesentliche Erleichterungen eintreten zu lassen, dergestalt, dass alsdann die Schifffahrt auf dem niederländischen Rheine

a) keinem Umschlagszwange,

b) keinen stärkern Schifffahrtsgebühren, als den bei Abschluss der Wiener Acte bestehenden,

c) keiner Bezahlung von Transitabgaben für die Rheinpassage, und während derselben

d) keiner materiellen Douanenuntersuchung, sondern nur einer kostenfreien Schiffsversieglung oder Begleitung von der deutschen Grenze bis in die Seehäfen und *vice versa* unterworfen seyn würde, und

e) hinsichtlich der Ruckfrachten die conveniirte Reciprocität statt haben und

f) zur Sicherstellung des Interesse des Fiscus, das Schiffaich- und Manifestesystem, wie solches auf dem deutsch-französischen Rheine besteht, auch auf dem niederländischen Rheine eingeführt werden solle.

Alle Uferstaaten, ausser Preussen, das sich damit begnügte die Sache *ad referendum* zu nehmen, erklärten für jezt damit zufrieden zu seyn.

In dem Beschlusse, welcher diese Erklärung enthält, ist keineswegs vom definitiven Reglement die Rede, was der Correspondent der P. St. Z. übersehen zu haben scheint, wenn er denselben aus dem Grunde tadelt, weil die Central-Commission keine Behörde sey, welche da, wo es auf das von der Sanction der sämmtlichen Uferstaaten abhängige definitive Reglement ankomme, durch Stimmenmehrheit etwas beschliessen könne.

Der getadelte Beschluss ist offenbar nur beifällige Anerkennung der niederländischen Seits gezeigten Willfährigkeit, schon *sogleich* Erleichterungen zu bewilligen, welche grösstentheils erst beim definitiven Reglement hätten zur Sprache kommen können.

Er ist keineswegs das Resultat einer Erörterung der Frage: in welcher Art die Niederländische Regierung die Beschlüsse der Wiener Acte auszuführen verpflichtet seye.

Diese Frage, darinn hat der Correspondent der P. St. Z. völlig Recht, kann nicht zu einem Gegenstande der interimistischen Instruction gemacht werden und man hat immer bedauert, dass dennoch der preussische Commissär dieselbe wiederholtermalen in die Verhandlungen über die interimistische Instruction einzuschieben versucht hat.

Allein eine analogische Verknüpfung *dieser* Frage mit *jener* über die Aufhebung des Umschlagszwangs kann darum nicht statt finden, weil *letztere*, wie oben gezeigt worden, Gegenstand der interimistischen Instruction ist. (Art. 51 der Wiener Acte.)

Die Freiheit des Rheins, sagt der Correspondent der P. St. Z., besteht nicht blos, auch nicht einmal hauptsächlich in der Aufhebung der Umschlagsrechte und scheint damit andeuten zu wollen, dass man auf letztere ein zu grosses Gewicht lege, wenn man Anstand nehmen könne, sich desfalls bis zum definitiven Reglement zu gedulden, wodurch erst die vollständige Ausführung der Wiener Acte erlangt würde.

Uns aber scheint es immer besser gerathen, in Abwartung des *Ganzen*, nicht den *Theil* zu verschmähen, den die Wiener Acte schon sogleich durch die interimistische Instruction anbietet.

Und erwägt man ferner, dass die schnelle Aufhebung des Umschlagszwangs ein höheres Interesse gewonnen hat, seitdem die Niederlande sich bereitwillig erklärt haben, daran *sogleich* bedeutende Vortheile für die Schifffahrt auf ihrem Stromgebiete anzureihen; so scheinen die übrigen Uferstaaten nichtsweniger als ihr eigenes Interesse zu verkennen oder nicht zu achten, wenn sie auf Abstellung des Umschlagszwangs durch die interimistische Instruction fort und fort bestehen.

Das was die Niederlande nachgegeben, den Vortheil, der daraus der Rheinschifffahrt *sogleich* erwachsen soll, will freilich der Correspondent der P. St. Z. als wenig bedeutend, als blose Herstellung des *Status quo* von 1814 angesehen wissen, und äussert sich, in Betreff des darüber gefassten Beschlusses der Central-Commission, also im Tone der Ironie:

»Es gehört unstreitig zum definitiven Reglement zu beschliessen, »dass die Niederländische Regierung auf ihrem Rheingebiete den Ver»fügungen der Wiener Acte nicht nachleben dürfe, sondern dass sie »alles erfülle, wenn sie solche nur nicht verletze.«

Uns aber will es bedünken, dass, ist einmal *vor* dem definitiven Reglement dasjenige, was Niederländischer Seits für die Freiheit der Schifffahrt nachgegeben worden, in Vollzug gesetzt, wenig *Wesentliches* mehr beim definitiven Reglement tractatmässig zu fodern übrig bleiben dürfte.

Wir glauben hiermit die Schutzrede des Correspondenten der P. St. Z. für die provisorische Fortdauer des Umschlagszwangs von Cölln und Mainz hinlänglich beleuchtet und widerlegt zu haben.

Die Berichtigung seiner Schlussfolgen ergiebt sich von selbst, nämlich:

Ad 1. Dass seine Darstellung keineswegs im Allgemeinen Intresse, sondern nur im Localintresse der beiden Städte, welche den Umschlagszwang ausüben, bearbeitet ist.

Ad 2. Dass die Mehrheit der Central-Commission die gemachten Versuche, letzteres auf Kosten des ersteren zu befördern, mit Recht *nicht* unterstützt, sondern ihnen vielmehr entgegen gearbeitet hat, indem sie

Ad 3. dem Artikel 51 der Wiener Acte gemäss, die Aufhebung des Umschlagszwangs von Cölln und Mainz auf dem Wege der interimistischen Instruction zu verwirklichen strebte, um dadurch (weil nirgendwo sonst auf dem Rheine ein ähnlicher Umschlagszwang

ausgeübt wird) die im Art. 19 der Wiener Acte ausgesprochene *umschlagsfreie* Schifffahrt auf dem ganzen Laufe des Rheines sofort zu erlangen.

Ad 4. Dass keine, Gleichzeitigkeit in der Ausführung begründende, Analogie zwischen der Aufhebung des gedachten Umschlagszwangs, und der Ausführung der Wiener Acte auf dem niederländischen Rheine besteht; sondern daas *jene* vielmehr Gegenstand der interimistischen Instruction; *letztere* aber Gegenstand des definitiven Reglements ist.

Ad 5. Dass der Correspondent der P. St. Z. vollkommen Recht hat, den Tagesschriftstellern den Fall zu einiger Aufmerksamkeit (wir setzen hinzu, *zur Nachahmung*) zu empfehlen, dass ein *deutsches* Blatt, welches die *deutsche* Gewerbsamkeit gegen die Bedrückungen der *Fremden* vertheidigt, sich auch bereit finden lässt, Aufsätze aufzunehmen, worinn die Freiheit der zum grossen Theile *deutschen* Rheinschifffahrt gegen den Umschlagszwang zweier *nicht fremden*, sondern *deutschen* Städte in Schutz genommen wird.

Was nun endlich die Stelle aus den Bemerkungen des badischen geheimen Referendairs, Herrn *Nebenius*, betrifft, womit der Correspondent der P. St. Z. seinen Aufsatz schliesst; bemerken wir, dass Erörterungen derselben über den Gegenstand der Rheinschifffahrtsacte hinausgehen und also hier nicht an ihrem Platze seyn würden.

Auffallend hat es uns indessen geschienen, dass Herr *Nebenius* in seinem Eifer über die Transitabgaben, die in den Niederlanden für die Passage der Waaren über ihr Land- oder Seegebiet bezahlt werden, ehe sie *auf* den Rhein kommen oder *wann* sie die Fluss-Strasse verlassen, übersehen zu haben scheint, dass derselbe Fall in deutschen Rheinangrenzenden Staaten statt hat. Oder glaubt Herr *Nebenius*, dass ein *deutscher* Transitzoll dem Engländer, Russen, Holländer (die er hierbei aufführt) ja selbst dem Deutschen, gleichgültig seye?

Auch hat es uns befremdet, dass der Correspondent der P. St. Z. diese Bemerkungen gegen die niederländischen Transitabgaben, die *nicht für die Flusspassage*, sondern für die Passage über das Land- oder Seegebiet erhoben werden, in einem Zeitpuncte geltend zu machen sucht, wo man preussischer Seits die Fortdauer eines Transitzolls von 12 Groschen p. Zentner *für die Passage* der Waaren *über den preussischen Theil der Elbe* mit den in der betreffenden Wiener Acte enthaltenen Grundsätzen vereinigen zu können glaubt.

C.

Antwort auf vorstehende Bemerkungen. *)

In der Frankfurter Ober-Post-Amts-Zeitung vom 6. bis 10. Dec. des vorigen Jahres sind Bemerkungen über einen im 75. vorjährigen Stück der allgemeinen preussischen Staatszeitung befindlichen Aufsatz erschienen, der die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten betrifft. — Da diese *Bemerkungen* zur Absicht haben, den in der preussischen Staatszeitung aufgenommenen Aufsatz zu berichtigen, so scheint es nicht überflüssig, auch die *Richtigkeit* der Bemerkungen zu prüfen. Sie lassen sich füglich auf folgende *sechs* Behauptungen reduciren:

1) dass eine interimistische Instruction dem definitiven Reglement für die Rheinschifffahrt vorhergehen müsse;

2) dass diese interimistische Instruction nur den *conventionellen Rhein*, von Strasburg bis Lobith, betreffen könne;

3) dass demnach der Umschlag zu Cölln und Mainz schon während des Interims aufhören müsse;

4) dass nicht minder der Uferlängen-Tarif während des Interim eingeführt werden müsse, damit auf dem Unterrhein eine halbe Million Francen weniger p. Jahr an Schifffahrts-Gebühren erhoben würde;

*) S. Francfurter Ober-Post-Amts-Zeitung vom 11. Febr. 1820.

5) dass die königlich Niederländische Regierung während des Interim keine andere Verbindlichkeit habe, als die Schifffahrts-Abgaben auf ihrem Gebiete nicht zu erhöhen und keine Stapel einzuführen;

6) dass der Entwurf zu einem Strompolicei-Reglement der Central-Commission von dem Preussischen Commissarius vorgelegt, in ihren Sitzungen discutirt, und endlich von *allen* Bevollmächtigten, nur nicht *von dem königlich preussischen selbst* angenommen worden sey: — welchen sechs Puncten sich in der nämlichen Reihenfolge Nachstehendes entgegnen lässt:

Ad 1. Ist wahr, dass eine interimistische Instruction dem definitiven Reglement vorangehen sollte; aber der, (schon vor der Versammlung der Glieder der Central-Commission in Mainz, durch die den Wiener Congress-Beschlüssen gemäs (siehe *Klüber* 10. Heft, p. 276) bestellte Special-Commission ausgearbeitete) *erste Entwurf* beweist, dass in diese Instruction der erste Artikel der Wiener Convention, *über die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein, von dem Puncte an, wo er schiffbar wird, bis zur See, zuerst* aufzunehmen sey, und *erst alsdann* der 19. Artikel, *über die Aufhebung des Umschlags*, an die Reihe kommen könne.

Der 1. und 19. Artikel der Wiener Congressacte aber würden sich, unseres Dafürhaltens, *während des Interim*, nur dann in Verbindung bringen lassen, wenn man das Decret der französischeu Regierung vom 21. October 1811 *durch die interimistische Instruction wieder aufleben liese.* Gedachtes Decret assimilirte nämlich die Organisation der Rheinschifffahrt *in Holland*, buchstäblich derjenigen, welche auf dem Rhein *oberhalb Lobith* durch die Convention von 1804 gegründet war, und galt *de facto* auch noch am Ende 1813 und zu Anfang 1814; und im Fall man demnach niederländischer Seits durchaus auf die Erlassung einer interimistischen Instruction bestehen sollte, so würde sie wohl nur auf diese Art zu Stande kommen können. Die grose Menge von Octroi-Beamten, welche im Jahr 1814 hilflos von der Niederländischen Re-

gierung weggeschickt wurden, erhielten alsdann gleichfalls Gelegenheit, ihre Stellen wieder einzunehmen.

Ad 2. Da das ebenerwähnte Decret vom 21. October 1811, zur Zeit des Pariser Friedensschlusses vom 30. Mai 1814, nicht allein nicht aufgehoben war, sondern vielmehr in dem 5. Artikel dieses Vertrags gleichsam die Bestätigung desselben dadurch enthalten ist, dass die paciscirenden Mächte die Freiheit der Rheinschifffahrt vom Puncte, wo er schiffbar wird, bis zur See, als Basis der Wiener Congress-Verhandlungen festsetzten; so kann und darf die interimistische Instruction nicht anders erlassen werden, als wenn die Niederländische Regierung die Convention von 1804 bis zum definitiven Reglement eben so für *ihre* Rheinarme anerkennt, wie sie für *den Rest* des Rheins gilt. Zwischen dem 1. und 19. Artikel der Wiener Congressacte von 1815, würde auf diese Weise eine Harmonie bestehen, und alsdann liesse sich allenfalls darüber reden, ob es nicht möglich zu machen sey:

Ad 3. Die Aufhebung des Umschlagsrechts von Mainz und Cölln, auch schon durch die interimistische Instruction in Ausführung zu bringen?

Ad 4. Indessen würde die Einführung des Uferländigen-Tarifs in keinem Fall, während des Interim Platz greifen können, weil das Decret vom vom 21. October 1811, für Holland einen ganz ähnlichen Tarif als den für den Niederrhein einführte; das niederländische Aerarium folglich nicht in Nachtheil gerieth. Zudem sind die, laut Art. 3 der Wiener Convention, über die Gebühren-Erhebung vorzunehmende Verhandlungen, dem *definitiven Reglement*, laut Art. 27 derselben, ausdrücklich vorbehalten.

Ad 5. Transitabgaben können nach dem Decret vom 21. Octob. 1811, auf den *niederländischen Rheingewässern* eben so wenig mit Recht gefodert werden, als man sie der Convention vom 15. August von 1804 gemäss, bisher auf dem Rhein, *oberhalb Lobith*, nicht fodert, woraus hervorgeht, dass, so lange sie demunerachtet königlich

niederländischer Seits erhoben werden, bevor irgend etwas über eine an den Strom-Münduugen als *Seezoll* zu erhebende Abgabe stipulirt ist, nichts im Wege steht, dass auch Preussen seine Zollabgaben, beim Eingang in die Preussischen Rhein- und Mosel-Provizen erheben lasse.

Ad 6. Ist schlieslich zu bemerken, dass wenn es seine Richtigkeit hat, dass der Preussische Bevollmächtigte den Versuch gemacht hat, den Streit über die Epoche der Aufhebung der Umschlagsrechte zu Cölln und Mainz gütlich beizulegen, und dass derselbe in dieser Absicht den erwähnten Entwurf ausgearbeitet und vorgelegt hat, es doch keinesweges der *Preussische*, sondern im Gegentheil der *Niederländische* Bevollmächtigte der Einzige war, welcher den Fortgang der weit vorgerückten Verhandlungen ausdrücklich hemmte.

Es ist nämlich actenmässig, dass derselbe wiederholt, bestimmt darauf bestand:

1) Den besagten Entwurf, den Handlungskammern von Strasburg, Mainz und Cölln zum Bericht mitzutheilen;

2) Den Entwurf nicht früher executorisch zu erklären, bis er der Central-Commission die Ansichten seines Hofes über die ganze Arbeit vorgelegt haben würde; *welches aber bis jetzt nicht statt gefunden hat*, so wenig, als auch sonst ein einziges Mitglied der Central-Cemmission die Autorisation seines Hofes beigebracht hat, das entworfene Schifffahrtspolizei-Reglement executorisch zu machen, wodurch folglich, *und nicht durch Preussens Schuld*, die ganze Sache ins Stocken gerieth.

Es kann nicht schaden, bei dieser Gelegenheit auch noch anzuführen, dass genau so, wie es mit dem obenerwähnten Entwurf sich begab, es sich auch mit den verschiedenen Entwürfen zur interimistischen Instruction verhält. Eine *Ratification* irgend eines Entwurfs derselben, ist nämlich *erweislich*, von *keinem* Mitglied der Central-Commission je beigebracht worden, so wenig als *alle* sich jemals über einen derselben, *pure*, nach *Materie* und *Form* vereinigt haben, welches doch die *tractatenmässige* Bedingung der Emanirung ist.

D.

Antwort auf Lit. C. *)

Die Francfurter Ober-Post-Amts-Zeitung vom 11. und 12. v. M. enthält eine sogenannte Prüfung eines in derselben Zeitung vom 6. bis 10. December v. J. abgedruckten Aufsatzes, die Verhandlungen bei der Central-Commission für die Rheinschifffahrt betreffend.

Bei Gelegenheit dieser Prüfung werden folgende drei Behauptungen aufgestellt, nämlich:

1) Die interimistische Instruction könne und dürfe nicht anders erlassen werden, als wenn die Niederländische Regierung die Convention von 1804 bis zum definitiven Reglement eben so für ihre Rheinarme anerkenne, wie sie für den Rest des Rheines gelte, und alsdann liese sich allenfalls darüber reden, ob der Umschlag zu Cölln und Mainz schon während des Interims aufzuheben sey.

2) Die Einführung des Uferlängen-Tarifs, wodurch für den Unterrhein eine jährliche Ueberhebung von *circa* einer halben Million Francen an Schifffahrts-Gebühren wegfallen würde, könne in keinem Falle während des Interims Platz greifen.

3. Transitabgaben könnten auf dem niederländischen Rheine eben so wenig mit Recht gefodert werden, als man sie, der Convention von 1804 gemäss, auf dem Rheine oberhalb Lobith nicht fodert.

Die ganze Beweisführung für die Richtigkeit dieser Behauptungen beruht auf dem Satze:

»Das französische Decret vom 21. October 1811, welches die Orga-»nisation der Rheinschifffahrt in Holland derjenigen assimilirte, »welche auf dem Rheine oberhalb Lobith durch die Convention »von 1804 gegründet war, sey zur Zeit des Pariser Friedens-»schlusses vom 30. Mai 1814 *nicht aufgehoben* gewesen.«

*) S. Francfurter Ober-Post-Amts-Zeitung vom 16. Merz 1820.

Wir können nicht umhin, hierauf zu bemerken, dass dieser Satz, welcher die Grundlage der Beweisführung für obige drei Behauptungen ausmacht, durchaus unrichtig ist, und somit auch die daraus gezogenen Folgerungen in sich zusammenstürzen.

Denn der Pariser Friedensschluss datirt sich vom 30. Mai 1814; das *Droit de navigation* aber, welches durch das französische Decret vom 21. October 1811 in Holland eingeführt worden war, wurde schon durch einen Beschluss des souveränen Fürsten der Niederlande vom 25. Merz 1814, also *vor dem Pariser Friedensschlusse*, aufgehoben.

Beim Schlusse der sogenannten Prüfung, wovon hier die Rede ist, wird noch bemerkt, dass es keineswegs der *Preussische*, sondern im Gegentheil der *Niederländische* Bevollmächtigte bei der Central-Commission gewesen, wodurch die *Verhandlungen* über das Schifffahrtspolicei-Reglement gehemmt worden wären, weil es actenmässig erwiesen sey, dass der Niederländische Bevollmächtigte darauf bestanden habe,

1) Das besagte Policei-Reglement den Handlungs-Cammern von Strasburg, Mainz und Cölln zum Bericht mitzutheilen,

2) dieses Reglement nicht eher in Ausführung zu bringen, bis er der Central-Commission die Ansichten seines Hofes über die ganze Arbeit vorgelegt haben würde.

Auch diese Final-Bemerkung ist ungegründet; denn

Ad 1. weiset das Separat-Protocoll vom 29. April 1817 aus, dass es der *Preussische Bevollmächtigte* war, der den Antrag zu dieser Mittheilung machte, welchen der Niederländische Bevollmächtigte zwar unterstützte, der aber bei der Central-Commission nicht durchging; wir bemerken ferner,

Ad 2. dass das Ersuchen des Niederländischen Bevollmächtigten, das *discutirte* Policei-Reglement nicht eher in Vollzug zu setzen, als bis er der Central-Commission die Ansichten seines Hofes würde mitgetheilt haben, keineswegs die *Verhandlungen* darüber hemmen konnte, weil die Discussion beendigt war. Man könnte allenfalls

die Frage aufwerfen, ob die Vollziehung desselben durch das Ersuchen des Niederländischen Bevollmächtigten um Aufschub derselben, aufgehalten worden seye? und hierauf antworten wir mit *Nein.*

Denn seitdem Preussen, gegen alle Erwartung, die Aufhebung des Cöllner Umschlagszwangs durch die intermistische Instruction verweigert hat, konnte leider! nicht mehr von der Vollziehung eines Policei-Reglements die Rede seyn, welches auf eben diese Aufhebung berechnet und bestimmt war, die in der Folge dieser Aufhebung cessirenden Policei-Verfügungen der Convention von 1804 zu ersetzen.

Es ist, schliesslich; diese Weigerung von Seiten Preussens, den Umschlagszwang zu Cölln durch die interimistische Instruction *de facto* aufhören zu lassen, woran bisher die Versuche bei der Central-Commission, sich über eine zu erlassende Instruction zu vereinigen, gescheitert sind.

XX.

Soll der Rhein bis in oder nur bis an das Meer frei seyn? Eine Abhandlung, dem Königlichen Preussischen Staatsministerium gehorsamst überreicht von der Handelskammer zu Cölln.

Der Gang, den die Unterhandlungen der Mainzer Central-Commission zu nehmen scheinen, macht es unumgänglich nöthig, den Sinn der dem Rheine durch den Art. 1 der Wiener Convention zugesagten Freiheit endlich auf eine unwiderrufliche Weise zu bestimmen. Bisher hat man sich zwar noch nicht darüber vereinigen können, wie die Rheinschifffahrt während des intermistischen, den Verhandlungen über das definitive Reglement gewidmeten Zeitraums zu reguliren sey; allein die Hindernisse, die sich dieser Vereinbarung entgegensetzen, dürften wohl unübersteiglich seyn, da jeder Theil befürchtet, durch das provisorische Reglement Dinge aufzugeben oder zuzugestehen, worüber das definitive Reglement erst entscheiden soll. Man scheint daher die Nothwendigkeit anerkannt zu haben, die Verhandlungen über das definitive Reglement zu erffönen; und

in der That dürfte dasselbe durch die bisherigen Verhandlungen in vielen Puncten wenigstens hinreichend vorbereitet seyn. Namentlich ist die Erklärung des Holländischen Gesandten vom 5. Merz 1819 von grosser Wichtigkeit, und vielleicht dazu geeignet, den Weg zu einer definitiven Vereinbarung mit Holland zu eröffnen, wenn es wirklich an dem seyn sollte, dass wie der Holländische Gesandte und mit ihm viele Deutsche behaupten, die Wiener Convention nur die innere Flussschifffahrt betroffen, und diese zwar auf dem ganzen Laufe des Rheinstroms von allen Beschränkungen befreit, dagegen den Seerechten, die Holland an den Mündungen des Stromes behauptet, keine Schranken gesetzt habe.

Die Cöllnische Handelskammer, die den 1ten Artikel der Wiener Convention in einem andern Sinne verstandan, und sich mit der Hoffnung geschmeichelt hatte, dass den seit Jahrhunderten laut gewordenen Klagen über die Beschränkungen des Rheinhandels durch Holland endlich abgeholfen sey, hat ihre entgegenstehende Ueberzeugung zwar bei mehrern Gelegenheiten laut ausgesprochen, hält es jedoch nicht für überflüssig, durch gegenwärtige Denkschrift, die Gründe, worauf dieselbe beruht, nochmals zu entwickeln und ein hohes Staatsministerium gehorsamst zu bitten, diesem für Cölln, für die gesammten rheinischen Provincen, ja für das deutsche Vaterland so wichtigen Gegenstand, seine fernere nachdrücklihe Fürsorge zu widmen. In dieser Absicht wird die Handelskammer sich erlauben, auf die frühere Geschichte der holländischen Zölle zurückzugehen, und die dadurch veranlassten diplomatischen Verhandlungen, so weit diese ihr bekannt geworden sind, zu berühren, um den Standpunct, auf dem sich diese Angelegenheit zur Zeit des Pariser Friedens und der Wiener Schifffahrts-Convention befand, zu bezeichnen.

Bekannt ist es, dass, als die Holländischen Provinzen noch von Spanien besessen wurden, keine Seezölle an den holländischen Küsten eingeführt waren. (S. Schmidt Geschichte der Deutschen, Th. 8. Pag. 61, 62) Die Verbindung des Rheines mit der See war völlig frei. Bedeutend war der Verkehr, den die rheinischen Städte vorzüglich aber Cölln mit frem-

den Seehäfen trieben. Sie wurden dadurch in den Stand gesetzt, den süddeutschen Provincen einen grossen Theil ihrer Bedürfnisse zuzusenden, trieben einen wichtigen Eigenhandel, dem sie ihren grossen für Deutschland rühmlichen und nützlichen Wohlstand, ihren von dem Auslande oft beneideten Flor hauptsächlich zu verdanken hatten.

Erst, nachdem die holländischen Provinzen sich vom spanischen Scepter losgerissen hatten, fiengen einzelne Provincen, ja einzelne Städte an, den Handel auf dem Rheine mit Abgaben unter dem Namen von Licenten und Convoyen zu beschweren, und sich auf diese Weise ein bedeutendes Einkommen, so wie die Mittel zur nachdrücklicken Fortsetzung ihres Kampfes um Unabhängigkeit zu verschaffen. (Siehe allgemeine Geschichte der vereinigten Niederlande, Leipzig und Göttingen, Buch 24, §. 7. Thl. 3. P. 180.)

Die Reichhaltigkeit dieser Hülfsquellen bewog im Jahre 1580 die in Antwerpen versammelten Generalstaaten zu der Verordnung, dass in den vereinigten Provicnen keine Waaren zu Wasser oder zu Lande einkommen oder ausgehen sollten, ohne das Recht dazu erst bezahlt zu haben; die Waaren aber, die auf diese Weise einmal bezahlt hätten, sollten frei passiren können durch alle andere Passagen und Städte zur See oder sonst zu Wasser und zu Lande. (Siehe das holländische grose Plakatenbuch, Thl. 1. p. 2264.)

Laut waren die Klagen des deutschen Handelsstandes über diesen neuen, für sein inneres Leben so gefährlichen Druck. Die rheinländischen Städte, vorzüglich die Stadt Cölln, beschwerten sich beim Reichstage darüber, dass die Holländer nun den Rhein plötzlich gesperrt, und sie fortan keine Commercien mehr, als nach Willkühr der Holländer treiben könnten. Diese Klagen erregten auch zu verschiedenen Epochen die lebhafteste Theilnahme der höhern Collegien und des gesammten deutschen Reichskörpers.

Im Jahre 1582 ward schon nach genommener Rücksprache zwischen dem Kurfürstenrath und dem Fürstenrath beschlossen, an die Staaten

von Holland zu schreiben, um sie um Abstellung solcher Sperrung zu ersuchen. Auf dem Reichstage zu Regensburg im Jahre 1594 wurde in der nämlichen Absicht eine Gesandschaft an Holland beschlossen, die aber, wie es scheint, nicht zu Stande kam. Im Jahr 1603 wurde auf dem Reichstage abermals darauf Bedacht genommen, wie man sich des Ungemachs, das die niederländischen Unruhen dem deutschen Reiche unter andern mit den unordentlichen, zur Behinderung der Commercien aufgesetzten Licenten, und mit Sperrung der auf der offenen See und andern Wasserströmen im Reiche befreiten Navigation bisher zugezogen hatten, endlich entledigen mögte. Auch in den Wahlcapitulationen wurde dieses Gegenstandes gedacht, und namentlich dem Kaiser Mathias (Wahlcapitulation v. J. 1612, Art. 20) zur Pflicht gemacht, auf Mittel und Wege zu denken, wie die an unterschiedlichen Orten des Rheines bei den vorgewesenen niederländischen Kriegs-Empörungen angestellten Zölle und Licenten abgeschafft werden mögten.

Auf dem westphälischen Friedenscongress erschollen die Klagen der deutschen Gesandten nochmals. (Siehe Meyer, *Acta pacis Westphaliae*, Thl. 2. B. 15.) Selbst die Bestimmung des westphälischen Friedens im Art. 10 des Münster'schen Friedens-Instrumentes, scheint auf diese Klagen Bezug zu haben, und so finden wir, dass eine lange Reihe von Jahren hindurch Deutschland den Druck, den Holland an den Ausflüssen des Rheines ausübte, als widerrechtlich bekämpft hat.

Leider waren seine Waffen aber ohnmächtig. Holland kannte die Schwäche des deutschen Staatskörpers zu sehr, um auf dessen Remonstrationen zu achten. Holland befolgte sein System, und riss den Handel, den die niederrheinischen Kaufleute früher getrieben hatten, zum Theil an sich; zum Theil nahm der Waarentransport nach dem obern Deutschland seinen Weg über Hamburg und Bremen. Aus handschriftlichen Nachrichten ergiebt es sich, dass Cölln in wenig Jahren 9/10 seines Grosshandels verloren hat. Was Deutschland dadurch gelitten hat, der Kräfte beraubt zu werden, die es früher bei mächtigen, durch den

Handel blühenden Corporationen finden konnten, brauchen wir nicht zu entwickeln.

Welche Verhandlungen in spätern Zeiten über diesen Gegenstand Statt gefunden haben, vermögen wir nicht mit Bestimmtheit anzugeben. Leicht wäre es möglich, dass zu einer Zeit, wo Deutschland seine schönsten Provincen nicht mehr gegen die unter den nichtigsten Vorwänden unternommenen Angriffe eines übermächtigen Nachbars vertheidigen konnte, die Bedrückungen des Rheinhandels zu unwichtig geschienen haben, um das Interesse des Reichstags zu erregen. So viel ist indessen gewiss, dass diese Bedrückungen noch auf den in den Jahren 1699 und 1703 zur Belebung des Rheinhandels zu Cölln zwischen den betheiligten Uferstaaten Kurmainz, Trier, Cölln, Pfalz, Jülich veranstalteten Conventen, wozu auch Kurbrandenburg, Hessenkassel, so wie die Generalstaaten eingeladen wurden, zur Sprache gekommen sind. Auch scheint es, dass diese Bedrückungen mitgewirkt haben, die Erzherzogin Clara Eugenia schon im Jahr 1626 zu dem Entschlusse zu bestimmen, die Maas und den Rhein durch den unter dem Namen *Fossa Eugeniana* bekannten Canal zu verbinden. Aus dem Nachdruck, womit die Holländer sich der Ausführung dieses Vorhabens widersetzt haben, lässt sich entnehmen, wie gut dasselbe nicht nur in militärischer, sondern auch in commercieller Rücksicht berechnet war, um dem Handel neue von der Holländischen Politic unabhängige Wege zu eröffnen.

Nach dem siebenjährigen Kriege wurde die Aufmerksamkeit der Preussischen Regierung wieder auf die Wichtigkeit dieser Verbindung durch den Ingenieur-Hauptmann *Schoeller* geleitet. Es scheint aber, dass die Kosten der Ausführung unter den damaligen Verhältnissen für unerschwinglich gehalten wurden. Als aber die von Deutschland losgerissenen Provincen des linken Rheinufers mit Frankreich vereinigt wurden, erschien bald der Consular-Beschlus vom 9. Thermidor Jahrs XI, der die Vereinigung des Rheins, der Maas und der Schelde durch einen für die grosse Schifffahrt brauchbaren Canal verordnete. Wirklich

wurden zur Ausführung dieses Beschlusses nachdrückliche Masregeln ergriffen und mit Thätigkeit betrieben. In wenig Jahren würde auch diese wichtige Verbindung zu Stande gekommen seyn, und der Handel der Rheingegenden dadurch unter dem Schutze des Friedens neue Lebhaftigkeit und grosse Ausdehnung gewonnen haben. Allein der unruhige Geist der damals in Frankreich herrschenden Gewalt, lies auch dem Guten, das sie selbst gestiftet hatte, keine Zeit, sich zu entwickeln. Bald wurde Holland angegriffen und dem französischen Scepter unterworfen. *Napoleon* hielt nun die Fortsetzung des Canals für überflüssig, dagegen sicherte er den Bewohnern der Rheinufern auf dem Rheine selbst eine freie Verbindung mit der See durch sein Decret vom 21. Oct. 1811 zu, durch dessen 42. Artikel alle früheren Abgaben auf den verschiedenen Armen des Rheins aufgehoben wurden. Leider aber erlaubten die damaligen Handelsverhältnissen de rheinischen Städten nicht, die Vortheile dieser grossen Masregel zu benutzen.

So hatten sich nach langen für Deutschland in jeder Hinsicht schmachvollen Jahren die Sachen gestaltet, als das gesammte Europa sich gegen Frankreich verband, diesen Coloss darnieder warf, ihn in die Gränzen seines alten Gebietes einschränkte und zur Schutzwehr gegen denselben auf dessen nördlichen Gränzen einen neuen Staat aus den 17 ehemaligen belgischen Pronvincen constituirte.

Den Urhebern des Pariser Friedensschlusses entgieng es nicht, dass Handelsbedrückungen in unserm Zeitalter am öftersten Veranlassungen zu blutigen Kriegen werden. Sorgfältig waren sie darauf bedacht, zwischen Völkern, die fortan durch die nämliche Gesinnung verbunden bleiben sollten, jedem Anlass zu Handelsbeschwerden vorzubeugen, und deren Verbindung durch Erleichterung ihrer commerciellen Verhältnisse zu befestigen. So entstand der 5. Artikel des Pariser Friedensschlusses, worin es heist: »*La navigation sur le Rhin, du point où* »*il devient navigable jusqu'à la mer et reciproquement sera libre de* »*telle sorte, qu'elle ne puisse être interdite à personne, et l'on s'oc-*

»cupera au futur Congrès des principes d'après lesquels on pourra »régler les droits à lever par les états riverains de la manière la »plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.«

»Il sera examiné et décidé de même dans le futur Congrès de quelle »manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les ren- »dre toujours moins étrangers les uns aux autres, la disposition ci-des- »sus pourra être également étendue à tous les autres fleuves qui dans »leur cours navigable séparent ou traversent plusieurs états«

Als dieser Völkervertrag bekannt wurde, hielten wir uns für überzeugt, dass uns eine freie Verbindung mit der See unabhängig von Transitgebühren und Durchfuhrverboten für alle Zukunft gesichert sey. Die Ausdrücke des Vertrages waren bestimmt; die Absicht der Paciscenten klar ausgesprochen.

In den Verhandlungen des zur Ausführung des Pariser Vertrags über die Rheinschifffahrt angeordneten Comité glaubten wir eine Bestättigung dieser Ansicht zu finden. Ueberall wurde dem Princip der unbedingten Freiheit des Rheines gehuldigt; selbst der Holländische Gesandte erklärte bestimmt in der Sitzung vom 18. Februar 1815, dass seine Regierung gesonnen sey, ihre Zölle auf dem Ausfluss des Rheinstromes aufzuheben, und so beruhigten wir uns leicht bei den Opfern, die die Wiener Convention auch uns aufgelegt hatte, mit der Hoffnung, in der Ausdehnung die wir fortan unserm Eigenhandel geben könnten, mehr als hinreichende Entschädigung zu finden.

Erst nachdem die Central-Commission in Mainz zusammen getreten war, und von einigen Mitgliedern die alsbaldige Aufhebung der Umschlagsrechte zu Mainz und Cölln verlangt wurde, kam die Frage über den Sinn des 1. Artikels der Wiener Schifffahrts-Convention zur Sprache. Als Preussen dieser Ansinnung die billige Foderung entgegenstellte, dass gleichzeitig mit dieser Aufhebung die Entfernung aller übrigen Fesseln, denen der Rhein noch unterworfen sey, eintreten müsse; als diese anfänglich heftig bestrittene Behauptung endlich mit nicht zu besiegenden

Gründen unterstützt wurde; als sich durch die Erfahrung mehr und mehr zeigte, wie wenig Holland gesonnen sey, den am Ausfluss des Rheines neuerdings eingeführten Zollgesetzen zu entsagen: erst da ward die Behauptung laut, dass die Rheinschifffahrts-Convention nur den eigentlichen Rheinstrom nicht aber dessen Ausflüsse von allen Schranken befreit habe, und die Holländische Regierung immer noch befugt sey, an denselben Aus- und Eingangszölle zu erheben.

Wie befremdend diese Behauptung unter den von uns angeführten historischen Verhältnissen auch seyn mogte, so liess sie sich in dem Munde des Holländischen Commissärs, der nur ungern auf eine seiner Regierung wichtige Finanzquelle verzichten konnte, allenfalls erklären. Unbegreiflich erschien es aber, wenn diese nämliche Behauptung auch in Deutschland, ja bei den Mitgliedern der Central-Commission Vertheidiger fand. Schmerzlich war diese Erscheinung dem deutschen Patrioten allerdings, doch musste es auf der andern Seite beruhigen, dass bey genauer Untersuchung die Verhandlungen keinen Stoff zu deren Rechtfertigung darboten, ja dass alle Gründe, womit man dieselbe zu unterstützen versucht hat, leicht zu widerlegen waren.

So viel uns theils durch die Verhandlungen der Central-Commission selbst, theils durch einige öffentliche Blätter und Zeitschriften bekannt geworden ist, beruht die Meinung derjenigen, die die Wiener Convention nur von der Fluss-Schifffahrt verstehen wollen, hauptsächlich auf der Voraussetzung, dass die Holländer als Besitzer der Küsten, wodurch der Rhein seinen Ausfluss nimmt, schon befugt seyen, auf dem Rheine Durchgangszölle zu erheben.

Diese, wie man behauptet, völkerrechtlich begründete Befugniss soll nun anders nicht als durch bestimmte Tractaten aufgehoben werden können; solche Tractaten seyen mit Holland aber nicht abgeschlossen, indem die Wiener Convention nur sage: dass der Rhein *bis an* das Meer, nicht aber *bis in* das Meer frei seyn solle.

Es scheint uns jedoch, dass diese Schlussfolge eine Reihe von Irrthümern enthalte, wie wir in dem Nachfolgenden darzuthun uns bemühen werden.

Denn was die erste Behauptung betrifft, dass nämlich dem Völkerrecht nach Holland schon vermöge seiner Lage berechtigt sey, alle von der See auf dem Rhein und umgekehrt kommende Güter seinen Zöllen zu unterwerfen, so ist dabey das sogenannte Seerecht offenbar zu weit ausgedehnt. Unstreitig ist es nämlich, dass die See ursprünglich frei und kein Gegenstand weder des Eigenthums noch der Souveränität ist, und deren Gebrauch allen Nationen offen steht.

Zwar nehmen die angesehensten Rechtslehrer an, dass die Freiheit durch die Küsten bewohnenden Nationen beschränkt werden könne, jedoch nur in so ferne, als diese Beschränkungen nöthig sind, um die Unabhängigkeit dieser Nationen, so wie die zur Beförderung ihrer innern Industrie erlassenen Einfuhrverbote aufrecht zu erhalten.

Die Ausdehnung dieses Seerechts wird gewöhnlich durch Verträge bestimmt. Es wird festgesetzt, bis zu welcher Entfernung von der Küste fremde Schiffe sich annähern dürfen; offenbar kann dieses Seerecht da nicht angewendet werden, wo eine freie Wasserstrasse bis zur See tractatenmässig besteht. Diese freie Wasserstrasse darf nicht willkührlich mehr verschlossen werden. Die Freiheit der Wasserstrasse erstreckt sich nothwendig bis zur freien See; es bleibt kein Punct mehr übrig, wo zwischen der freien See und zwischen dem freien Strom eine Scheidewand errichtet werden könnte.

Doch sey es auch, dass im Allgemeinen sich ein solches Seerecht selbst in dem Sinne, wie es nunmehr von Holland behauptet wird, aus den Grundsätzen des Völkerrechtes deduciren lasse, so können dessen Folgerungen nicht zu Gunsten von Holland angewendet werden, da dieser Staat sich nicht mehr im uneingeschrenkten Besitz aller mit der Souveränität verknüpften Rechte befindet, sondern die Schranken nothwendig anerkennen muss, die sich aus der Art und dem Zeitpunct sei-

ner Entstehung natürlich ergeben: denn es darf nicht vergessen werden, dass der Holländische Staat erst durch den 6. Artikel des Pariser Friedens durch die damals Europa regenerirneden Mächten constituirt worden ist, und diese Mächte laut in dem 5. Artikel des Pariser Friedens die Absicht, alle Handelsbeschränkungen zwischen den europäischen Nationen so viel wie möglich aufzuheben, und namentlich den Rhein von allen Fesseln zu befreien, erklärt haben.

Diesen Absichten gemäs zu handeln, ist der Holländische Staat vermöge seines Daseyns vor allem verbunden. Es muss eine solche Handlungsweise als erstes Gesetz seiner Constitution gedacht werden.

Wie unvereinbarlich mit diesem Gesetz wäre es aber nicht, wenn Holland gleich nach seiner Existenz zu einer Handlungsweise, die früher schon so laute Klagen in Deutschland verursacht hat zurückkehren, die Freiheit, die dem Rhein durch das Decret vom 21. October 1811 bereits gegeben war, alsbald wieder aufheben wollte.

Es ist also nicht an dem, dass es neuer bestimmten Stipulationen bedurft hätte, um die Rechte an dem Ausfluss des Rheinstroms, die man aus der Lage Hollands deduciren will, aufzuheben. Diese Rechte haben, seitdem der dermalige Holländische Staat besteht, niemals existirt. Will man sich aber auch auf bestimmte Verträge berufen, so führen wir den 1. Artikel des Wiener Vertrags an, der allerdings eine solche Stipulation enthält; ruft man sich ins Gedächtniss zurück, dass zur Zeit des Pariser Friedens die freie Verbindung mit der See bereits bestand, dass die paciscirenden Mächte Handelsverbindungen erleichtern und sichern, zu dem Ende aber vorzüglich den Rheinhandel erleichtern wollten, und der 1. Artikel der Wiener Convention nichts anders als die Anwendung der durch den Pariser Frieden aufgestellten Grundsätze enthält, so wird jeder Unbefangene eingestehen müssen, dass durch diesen 1. Artikel, in dem es heisst: »*La navigation du Rhin sera libre* »*jusqu'à la mer*« dem holländischen Staate so wie allen andern Uferstaaten auf ewig untersagt worden ist, die vom Rhein auf die See und von der See auf den Rhein gehenden Waaren mit Auflagen zu beschweren.

Gegen das Gewicht der aus dem geschichtlichen Zusammenhange der hinsichtlich des holländischen Zollwesens und der ausgesprochenen Absichten der Paciscenten hervorgehenden Gründe erscheint es als eine dem Standpunkt, worauf diplomatische Unterhändler sich befinden, wenig angemessene Spitzfindigkeit, wenn man behauptet hat, dass die obigen Verträge die Freiheit des Rheines zwar *bis an* das Meer nicht aber *bis in* das Meer ausgesprochen hätten.

Unseres Dafürhaltens konnten die paciscirenden Mächte, wenn sie dem Sprachgebrauche getreu bleiben wollten, wirklich keine andere Worte brauchen, als die sich im Tractate finden: *jusqu'à la mer*, *jusque dans la mer* würde unfranzösich seyn.

Es ist zudem auch leicht aus den Verhandlungen darzuthum, dass diese Worte dabei in keinem andern als in dem von uns angegebenen Sinne genommen worden sind, und dass die Behauptung derjenigen, die den Wiener Vertrag nur von der innern Fluss-Schifffahrt verstehen wollen, durchaus unrichtig ist.

Der Französische Gesandte schlug in der Sitzung vom 2. Febr. 1815 vor, den Rhein als einen den Uferstaaten gemeinschaftlich zugehörigen Fluss zu betrachten, und demnach den Grundsatz aufzustellen, dass die Schifffahrt darauf niemand untersagt werden könne.

Die von demselben vorgeschlagene Fassung war folgende:

ART. 1. *Le Rhin depuis le point où il devient navigable jusqu'à la mer sera, sous le rapport du commerce et de la navigation, considéré comme un fleuve commun entre les divers états qu'il separe ou traverse.*

ART. 2. *La navigation dans tout son cours soit en montant soit en descendant sera entièrement libre et ne pourra être interdite a personne, en se conformant toute-fois aux réglemens qui seront arrêtés pour la police d'après le mode qui sera établi.* (S. Klüber, Acten des Winer Congresses. Heft 9. Pag. 15.)

Diese Fassung schien aber zu beschränkt und dem liberalen Sinne, der sich in dem 5. Artikel des Pariser Friedens ausgesprochen hatte,

nicht vollkommen zu entsprechen. Der Englische Gesandte schlug daher vor, die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rheine auf alle Nationen auszudehnen und folgende Fassung anzunehmen:

ART. 1. *Le Rhin du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement sera entièrement libre au commerce et à la navigation de toutes les nations de manière que dans tout son cours soit en remontant soit en descendant il ne puisse sous ces deux rapports être interdit à personne, en se conformant toute-fois aux réglemens qui seront établis pour la police d'après le mode convenu, lesquels réglemens seront égaux pour tous et les plus favorables au commerce de toutes les nations.*

Die Commission nahm auch die in diesem Entwurf enthaltenen Grundsätze in der nämlichen Sitzung einstimmig an und behielt sich nur bevor an die Abfassung des Artikels die letzte Hand zu legen: »*La* »*Commission*,« heisst es in dem Protocoll, »*adopte a l'unanimité les* »*principes renfermé dans ce projet, mais elle s'est reservée de se con-* »*certer* SUR LA RÉDACTION *que l'on est convenu de retoucher.*«

In der Sitzung vom 28. Februar 1815, legte der Preussische Gesandte nun die neue Fassung der Artikel über die Rheinschifffahrt vor. In diesem Entwurf hiess es nun: »*La navigation dans tout le cours* »*du Rhin du point où il dévient navigable jusqu'à la mer soit en re-* »*montant soit en descendant sera entièrement libre et ne pourra sous* »*le rapport du commerce être interdite à personne, en se conformant* »*toute-fois aux réglemens qui seront arrêtés pour la police, d'une* »*manière uniforme pour tous et aussi favorablement que possible au* »*commerce de toutes les nations.*«

Dieser Entwurf wurde in der Sitzung vom 3. Merz 1815 discutirt. Mylord *Clancarty* äusserte zwar den Wunsch, dass man die von ihm in der zweiten Sitzung (vom 8. Februar 1815) vorgeschlagene Fassung beibehalten und namentlich den in dem Humboldischen Entwurf nach den Worten: »*ne pourra être interdite à personne*« beigefügten Zu-

satz »*sous le rapport du commerce*« wegstreichen möge. Die übrigen Mitglieder der Commission theilten seine Ansicht aber nicht, und nahmen den vom Preussischen Gesandten vorgelegten Entwurf einstimmig als den Verfügungen des Pariser Friedens entsprechend an.

Wir sehen also, dass der Vorschlag des Französischen Gesandten, die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten als einen innern nur die Uferstaaten betreffenden Gegenstand zu behandeln, als dem Pariser Frieden nicht angemessen verworfen worden ist. Wir sehen ferner, dass die von dem Lord *Clancarty* gemachten Vorschläge genehmigt worden sind, und diese mithin immer dazu dienen müssen, um die Zweifel, die über Auslegung des 1. Artikels der Wiener Convention entstehen können, zu lösen. Wir sehen endlich, und wer wird dieses bei der ausgedehnten Freiheit, die von Seiten des Lord *Clancarty* verlangt wird, nicht einzuräumen genöthigt seyn, dass die oft vorkommenden Ausdrücke »*jusqu'à la mer*« immer als gleichlautend mit dem weniger gebräuchlichen Ausdruck »*jusqu'à dans la mer*« gebraucht worden sind.

Es ist übrigens nicht zu verkennen, dass die in dem Protocoll vom 23. Februar vorkommenden Aeusserungen einige Veranlassung zu den irrigen Deutungen gegeben haben, die der erste Artikel der Wiener Convention erhalten hat, indem damals wirklich behauptet wurde, dass nicht alle Nationen in gleichem Mase an der Freiheit der Rheinschifffahrt Theil zu nehmen befugt seyen.

Ueber den Sinn dieser Behauptung, über ihre Vereinbarlichkeit mit dem Pariser Frieden, und den frühern Beschlüssen des Congress-Comite, über die Frage in wie fern förmliche Beschlüsse durch gelegentliche Aeusserungen modificirt werden können, würden wir hier Gelegenheit nehmen, uns in nähere Erörterungen einzulassen, wenn wir berufen wären, die Rechte fremder Nationen zu vertheidigen. In dieser Lage befinden wir uns aber nicht. Wir sprechen nur für unsere eigenen Rechte und für die Rechte anderer Uferbewohner, und so möge es hier an der Bemerkung genügen, dass, welches auch der Sinn jener

gelegentlichen Behauptungen seyn mag, deren Absicht und Wirkung dennoch die nicht seyn kann, die den Uferbewohnern selbst einmal zugesicherten Rechte zu beschränken, und gegen die preussischen Unterthanen, wenn sie die Freiheit des Rheines bis in die See verlangen, nichts widriges daraus gefolgert werden mag.

Man hat sich unlängst in öffentlichen Blättern um die eingeschränktere dem 1. Artikel gegebene Deutung zu rechtfertigen, auf den 19. Artikel berufen, in dem die Freiheit des Rheines nur bis zu den Ausflüssen des Rheines nicht bis zur See selbst ausgesprochen ist. Allein da der 19. Artikel nur von Aufhebung der Stapelgerechtigkeiten spricht, dergleichen nur auf dem Laufe des Stromes bekannt waren, so musste hier ein beschränkterer Ausdruck angewendet werden, als in dem 1. Artikel der das allgemeine Princip aussprach, demzufolge erst im 19. Artikel auch die Aufhebung der Stapelgerechtigkeit festgesetzt ward. Eine Beschränkung des 1. Artikels selbst kann aus dem 19. Artikel keineswegs gefolgert werden.

Man hat sich ferner zur Begründung des Satzes, dass die Wiener Schifffahrts-Convention nur die Fluss-Schifffahrt betreffe, auf die unter dem $\frac{13}{25}$ September 1818 zwischen Preussen und Russland abgeschlossenen Tractaten berufen. Man setzt voraus, dass die Verhältnisse der Weichselschifffahrt die nämlichen, wie der Rheinschifffahrt seyn müssen, und die Rechte, die Preussen an den Weichselausflüssen nicht aufgegeben habe, auch dem niederländischen Staate auch eingeräumt werden müssen.

Ehe wir die Richtigkeit dieses Schlusses beleuchten, halten wir es für nöthig zu bemerken, dass die preussischer Seits den russischen Unterthanen eingeräumten Rechte ausgedehnter und genauer bestimmt sind, als alles dasjenige, wozu der Holländische Gesandte sich bisher erboten hat. Dem Rechte, die Durchfuhr gewisser Artikeln zu verbieten, hat Preussen völlig entsagt, und die Transitgebühren, die Preussen sich vorbehalten hat, sind durch gegenseitige Uebereinkunft unveränderlich bestimmt.

Holland will sich jetzt aber zu nichts anderm verbinden als die Fluss-Schifffahrt nicht zu erschweren, die Verbindung mit der See aber überall seinen Gesetzen unterwerfen und behauptet, Deutschland müsse sich in dieser Hinsicht auf die Triebfeder seines eigenen Interesses verlassen, die der Besorgniss keinen Raum lassen könne, dass Holland den Transit zum Nachtheil des deutschen Handels jemals zu sehr erschweren werde.

Holland besteht also auf seinem Rechte, den Transit einzelner Handelsartikel, z. B. des Thee, Salzes u. s. w. völlig zu verbieten, und wenn es den Transit der meisten andern Artikel gegen eine zwar gemässigte immer aber noch hohe Abgabe von 3 und 4 pCt. gestattet, so bürgt uus doch nichts dafür, dass diese Rechte der Holländischen Convenienz nach nicht in Zukunft wieder erhöht werden.

Uebrigens scheint uns die Voraussetzung, dass die Weichselschifffahrt den nämlichen Grundsäten wie die Rheinschifffahrt unterworfen werden müsse, völlig unrichtig, und daher gar kein Grund vorhanden zu seyn, die Stipulationen der Wiener Convention über die Rheinschifffahrt nicht so wohl aus den officiellen Verhandlungen über diesen Gegenstand, als aus den nachherigen Vereinbarungen zwischen Preussen und Russland über die Weichselschifffahrt zu erklären.

Die Rheinschifffahrts-Convention war bestimmt, die Ausführung der Beschlüsse des Pariser Friedens zu bewirken. Diese unter den vier Hauptmächten Europa's verabredeten Beschlüsse, standen unwiderruflich fest, ehe der Holländische Staat seine neue Existens erhielt.

Als die Holländische Regierung nun in Wirksamkeit trat, war sie, wie oben bereits ausgeführt worden ist, an die Beschlüsse des Pariser Friedens gebunden; sie konnte keine Rechte in Anspruch nehmen, die mit diesem Frieden in Widerspruch standen, mithin nichts vornehmen, wodurch die Freiheit des Rheines beschränkt würde.

Andere Verhältnisse treten bei der Weichselschifffahrt ein. Hier war der Besitz Preussens, durch Verträge und eine lange Reihe von Jahren geheiligt, eben so unangreifbar wie die Souveränitäts-Rechte

anderer Staaten. Hier konnte und wollte der Pariser Frieden zur Beschränkung der Souveränität kein neues Recht einführen.

Was Preussen hier zu Gunsten des Handels seiner landeinwärts gelegenen Nachbarn, zur Beförderung der Fluss-Schifffahrt that, geschah vermöge seiner liberalen Regierungs-Maximen oder allgemeiner völkerrechtlichen Principien, deren Anwendung aber aus unzähligen Rücksichten Beschränkungen zulässt. Die wirklichen für die Weichsel verabredeten Bestimmungen können also nicht das entfernteste Motiv zur Interpretation der Rheinschifffahrts-Convention hergehen.

Mit Recht haben wir also behauptet, dass es eine auffallende und schwer zu erklärende Erscheinung war, wenn Holland in Mainz endlich öffentlich mit der, dem Pariser Frieden und der Wiener Convention widersprechenden Behauptung aufgetreten ist, dass die übrigen Anwohner des Rheins sich nicht um die am Ausfluss des Rheines von ihm eingeführten Rechte zu bekümmern haben.

Dürften wir eine Vermuthung wagen, so würden wir den Schlüssel zur Erklärung dieser Erscheinung in der Stimmung der deutschen zur Central-Commission abgeordneten Commissarien zu finden glauben. Wie Herr *Eichhof* in seiner pragmatisch geschichtlichen Darstellung Pag. 47 berichtet, bemerkte der Preussische Gesandte gleich nach seiner Ankunft in Mainz, dass seine Collegen bei der Central-Commission hauptsächlich nur die Umschlagsrechte in Cölln und Mainz anfeindeten; auch der badische Commissär klagte darüber, dass man die Aufhebung des Cöllner und Mainzer Umschlags-Rechtes als das hauptsächlichste Criterium der Freiheit des Rheines zu betrachten scheine.

Um die Unrichtigkait dieser Ansicht darzuthun, bedarf es ausser dem, was über den Sinn der Convention oben bereits gesagt worden ist, kaum noch der Bemerkung, dass, nachdem das Princip der Freiheit des Rheines längst unwiderruflich festgesetzt war, noch darüber berathschlagt wurde, ob auch die Aufhebung der noch bestehenden Umschlags-Rechte nöthig sey. Wirklich wurde die Aufhebung der

Umschlags-Rechte erst in der Sitzung vom 23. Februar 1815 festgesetzt. (Klüber 9. Heft, N.° 59.)

Die stipulirte Freiheit des Rheines hatte also ein anderes Object, als die Aufhebung des Cöllner und Mainzer Stapelrechts, und da der Rhein auf seinem übrigen Laufe von Basel bis zur holländischen Gränze seit der Convention vom Jahre 1804 wirklich frei war, so konnte dieses andere Object wohl nichts anders seyn, als die mannigfaltigen Rechte, Licente und Zölle, wodurch Holland sich den Handel auf dem Rheine bis zu seinem Ausfluss in die See zinsbar macht.

Dadurch, dass die Majorität der Central-Commission dieses wichtige Object aus dem Auge verloren und sich fast nur mit Aufhebung der Stapelrechte beschäftiget hat, ja diese sogar verfügt wissen wollte, ehe die definitiven Reglements über die Rheinschifffahrt verabredet waren, ist der Standpunct der Negociation verrückt und die Unterhandlung so verwickelt worden, dass nicht mehr abzusehen ist, wann Deutschlands gerechte Erwartungen in Erfüllung gehen werden.

Holland hat diesen Irrthum aufs geschickteste benutzt, die Anfoderungen der Central-Commission auf alsbaldige Aufhebung des Umschlags-Rechtes kräftig unterstützt, sich aber dadurch in dem Besitz seiner Zölle erhalten, und den Weg zu der Behauptung gebahnt, dass seine Erhebungen an den Ausflüssen des Rheinstromes unabhängig von den Stipulationen des Pariser Friedensschlusses und der Wiener Congress-Acte fortbestehen können.

Endlich war es so glücklich, für diese auffallende, Deutschland höchst nachtheilige Behauptungen Vertheidiger in vielen deutschen Zeitschriften, ja in der Mitte der Central-Commission zu finden.

Wenn man die Heftigkeit erwägt, womit das Umschlagsrecht angegriffen worden ist, so muss bei dem unbefangenen Publicum die Vermuthung entstehen, dass dieses Recht auch in seiner jetzigen Gestalt sich als für den Rheinhandel in hohem Grade nachtheilig erwiesen habe. Es wird also nicht überflüssig seyn, einige Thatsachen anzuführen,

6

um auch in dieser Hinsicht irrigen Urtheilen und vorgefassten Meinungen zu begegnen.

Offenbar verdankt die Stadt Cölln den Ursprung ihres ehemaligen Stapelrechtes der Natur der Sache und den Vortheilen ihrer Lage. Bekannt ist es, das auf dem Niederrhein bis Cölln zu, das Rheinbett Schiffe von viermal grösserer Ladungsfähigkeit zulässt, als oberhalb Cölln; dass von Mainz bis Strasburg zu, eine ähnliche Verschiedenheit in einem geringern Verhältnisse obwaltet.

Der Gebrauch dieser grössern Schiffe ist dem Handel vortheilhaft, theils weil die Frachten dabei wohlfeiler berechnet werden können, theils weil diese Schiffe unter den Windstössen, denen die Fahrt auf dem Niederrhein bei dem daselbst flachen Ufer häufiger ausgesetzt ist, weniger leiden, als kleinere, ihrer Construction nach weniger solide Schiffe. Zudem beschäftigt sich der Rheinhandel grösstentheils mit flüssigen und fetten Waaren, die bei langwierigen Transporten dem Verderben ausgesetzt sind, und unterwegs nachgesehen, angefüllt und mit Sorgfalt wieder verpackt werden müssen.

Diese Umstände zusammen genommen, bestimmen Cölln zu einem natürlichen Umladungsplatz für die meisten Waaren, womit der Rheinhandel sich beschäftigt.

Ein durch die Natur der Sache herbeigeführter Gebrauch wurde in der Folge zum Gesetz erhoben, durch Privilegien befestigt, über die Gränzen der Natur der Sache ausgedehnt, zu Bedrückungen der natürlichen Handelsfreiheit misbraucht und veranlasste daher vielfache und vielleicht nicht ungegründete Beschwerden. Vielfache Milderungen des Stapelrechts erfolgten schon unter der Reichsstädtischen Verfassung; seit dem Jahr 1796 wurde dasselbe gar nicht mehr ausgeübt, und dessen völlige Aufhebung ward endlich durch die Rheinschifffahrts-Convention vom Jahr 1804 ausdrücklich ausgesprochen. Mit weiser Vorsicht hütete man sich jedoch, mit den Misbräuchen auch das Nützliche abzustellen, und behielt im Interesse der Schifffahrt die Nothwendigkeit des Umla-

dens für die dem grössern Handelsverkehr angehörigen Waaren und mit Ausnahme vieler Landesproducte als Policeianstalt bei; man errichtete Schiffergilden, in die jeder hinreichend qualificirte Schiffer eintreten konnte, und setzte die bei der Umladung zu erhebenden Gebühren mit Rücksicht auf die Kosten der Umladung und der Erhaltung der dazu nöthigen Anstalten auf eine unveränderliche Weise fest.

Dieser Zustand der Dinge scheint in der That zu wenig Klagen Anlass gegeben zu haben. Die Mehrzahl der Handelskammern, über die Nützlichkeit der Umschlagsrechte von der Französischen Regierung zum Bericht aufgefodert, stimmte für deren Beibehaltung. (Klübers Congress-Act, 9. Heft, Pag. 57.)

Diese Aeusserungen der Handelskammern reichen wohl zum Beweise hin, dass das Umschlagsrecht weder an sich noch durch die Art seiner Ausübung dem Handel nachtheilig war. Herr *Eichhof* äusserte sich daher auch in seinem dem Wiener Ausschuss unter dem 20. Februar 1814 erstatteten Berichte dahin, dass er nur einige Modificationen desselben nöthig halte; namentlich wünscht er, dass alle durch die Rheinschifffahrts-Convention vom Jahre 1804 nicht authorisirten Abgaben abgeschafft werden, und alle Landesproducte von geringem Werthe, so wie diejenigen, die ihrer natürlichen Beschaffenheit nach, den Umschlag nicht ohne Gefahr erleiden können, von diesem Rechte völlig ausgenommen würden.

Diese Wünsche sind hier in Cölln längst erfüllt. Um der Behauptung, als würde das Umschlags-Recht nur zum Vortheil der städtischen Cassa und der cöllnischen Spediteurs ausgeübt, zu begegnen, und dem die Handelsfreiheit begünstigenden Zeitgeist zu huldigen, hat die Stadt Cölln sich aus eigenem Antriebe bewogen gesehen, durch einen von der Regierung genehmigten Beschluss vom 18. Mai 1818 auf den Umschlag der meisten Landesproducte, so wie aller ihrer Natur nach dazu ungeeigneten Waaren zu verzichten, die Erhebung aller durch die Convention vom Jahr 1804 nicht authorisirten Gebühren und nament-

lich aller Abgaben von nicht wirklich überladenen Waaren aufs strengste zu untersagen; dagegen die volle Bezahlung des ganzen Hafenpersonals auf die Stadtcassa zu übernehmen. Auch hat die Stadt sich bemüht, Krahnen, Werft und Lagerhäuser in dem besten Zustand zu erhalten, so dass von dem handelnden Publikum die gute Ordnung des hiesigen Hafens gepriesen wird.

Noch im vorigen Jahre, als die Rede davon war, den Stapel gegen Holland nach einer andern Stadt zu verlegen, haben alle Handelskammern gegen diese Masregel gestimmt, hauptsächlich, weil die treflichen Anstalten des cöllnischen Hafens nicht leicht an einem andern Orte einzurichten wären.

Und dieses so beschaffene, so ausgeübte und mit so vielen nützlichen Anstalten verknüpfte Umschlagsrecht wird als ein Gegenstand bezeichnet, den Deutshland vor Allem bekämpfen, an dem dem Vaterlande mehr liegen soll, als an den drückenden Licenten und Verboten, die beim Aus- und Eingange des Stroms von Holland erhoben werden? Wahrlich, wir können nicht glauben, dass die ein solches behaupten, von der Lage der Sache vollkommen unterrichtet seyen. Wir können kaum glauben, dass sie mit allen den Schwierigkeiten und Verwirrungen bekannt sind, die aus der Aufhebung der Umschlagsrechte wahrscheinlich entstehen werden. Welche missliche Folgen eine unbedingte dem Handelsmann gegebene Freiheit, seine Waaren, welche immer einem Schiffer anzuvertrauen, die dem Schiffer gegebene Freiheit, seine Fracht, wo es ihm gutdünkt, abzusetzen, wahrscheinlich nach sich ziehen würde, darüber kann man sich aus den an der Weser gemachten Erfahrungen belehren. Daselbst hat ein solches Verhältniss bestanden. Welche Klagen sind aber dadurch nicht beim Handelsstande entstanden? Die Schiffer haben daselbst alles Vermögen, der Handelsstand alle Sicherheit verloren. Im Ganzen sind die Frachten dadurch vertheuert worden: man lese darüber die Denkschrift nach, die von den Deputirten des bremischen und oberländischen Handelsstandes unter

dem 25. August 1815 ihrem Committen überreicht worden ist. (*Nau* Beiträge zur Kenntniss und Beförderung des Handels, N.° 82.)

Wahrlich, der Rheinhandel würde wenig gewinnen, wenn solche Wünsche in Erfüllung giengen. Der Handelsstand theilt dieselbe nicht und wir befürchten immer, dass es schwer seyn wird, die Vortheile, die das Umschlagsrecht dem Grosshandel gewährt, durch andere Einrichtungen zu ersetzen. Wenn es aber erwiesen ist, dass das Umschlagsrecht mit keiner wesentlichen Beschwerde für den Handel verbunden war, soll es dann nicht Unwillen erregen, wenn man in Deutshland selbst immer nur die Umschlagsrechte anfeindet, die Befreiung des Rheines von den in Holland diesem deutschen Strome angelegten Fesseln aber völlig aus dem Auge verliert?

Dass während des Intermisticum die wirkliche Aufhebung der Umschlagsrechte nicht gefodert werden könne, ist von Preussen aufs überzeugendste dargethan worden. Die Acten über diesen Punct sind nach der Erklärung vom 26. August l. J. für geschlossen zu halten, und der cöllnische Handelsstand kann mit Gewissheit erwarten, dass diese grosse seinen Handelsverhältnissen in mancher Hinsicht gefährliche Masregel nicht vor dem definitiven Reglement eintreten werde.

Wenn aber den bestehenden, feierlich beschwornen Völkerverträgen genug geschehen, und Deutschlands gerechte Erwartungen erfüllt werden sollen, so darf diess definitive Reglement, wie aus obiger Zusammenstellung hervorgeht, sich nicht blos auf die Fluss-Schifffahrt beschränken; es muss dasselbe auch die Verbindung mit der See umfassen: und wenn diess geschieht, wenn der deutsche Rhein endlich von fremden Fesseln befreit, dem deutschen Handel eine leichte Verbindung mit allen Seeplätzen gewährt, so wird kein Cöllner über den Verlust der Umschlagsrechte eine Klage mehr ausstossen, sondern mit dem gesammten Deutschland die Weisheit der Regenten segnen, denen sein Vaterland die Wiedereinsetzung in die mit dessen Lage verbundenen Rechte zu verdanken hat. Cölln am 1. October 1819.

XXI.

Bemerkungen des Herzoglich Nassauischen Herrn Bevollmächtigten vorstehende Abhandlung betreffend; zum 160. *Protocoll vom* 3. *December* 1819.

Nassau. Ich halte es nicht für unzweckmässig, die nachfolgenden Bemerkungen zu Protocoll zu geben.

Die unterm 1. October d. J. von der Handelskammer in Cölln dem königl. Preussischen Staats-Ministerium überreichte, auch im Druck verbreitete Abhandlung, über die Frage: »Soll der Rhein bis *in* oder »bis *an* das Meer frei seyn?« verdient eine nähere Beleuchtung, indem darinn wiederholt dargestellt wird, was für die Behauptung der Stadt Cölln, gegen die Majorität der Central-Commission, bisher angeführt worden ist. —

Wenn es durch diese Bemerkungen klar werden wird, dass die angefochtene Majorität der Central-Commission selbst niemals etwas anderes gewollt hat, als den Rhein in dem Grade frei zu machen, dass der Stadt Cölln, *als einer rheinischen Handelsstadt*, kein Wunsch mehr übrig bleiben kann; — dann ist auch zugleich der Beweis geliefert, dass Cölln für andere Vortheile streitet, als für bloses Handelsinteresse, dass die *Beibehaltung von Zwangsrechten* im Hintergrunde liegt, welche freilich für die Zukunft hinwegfallen müssen. —

Der Schriftsteller der Stadt Cölln gleitet im Eingang seiner Darstellung über die bisherigen Discussionen der Central-Commission, welche Bestimmungen des Wiener Vertrags nämlich schon durch die interimistische Instruction, und welche erst durch das definitive Reglement zur Ausführung zu bringen seyen, hinweg, und gehet sogleich zu der Behauptung des königl. Niederländischen Bevollmächtigten über, dass jener Vertrag den Seerechten, die Holland an den Mündungen des Stroms ausübe, keine Schranken gesetzt habe. —

Allerdings muss man sich über diese Vorfrage wohl verstehen.

Der Eingang zu einer Streitschrift gegen Holland ist aber übel gewählt, wenn der Schriftsteller der Stad Cölln damit beginnt, aus der Geschichte und öffentlichen Urkunden den Beweis zu liefern, dass Holland schon seit 1580 im Besitz eben dieser Seerechte war, dass es sich selbst contradictorisch darinn erhalten hat.

Aus dieser uralten Herrschaft *von Holland* über die Ausmündungen des Rheins, soll Deutschland sich im Kampfe *gegen Frankreich* losgerissen haben.

Um den Zussammenhang zu finden, wie Deutschland im Kriege gegen Frankreich etwas über Holland habe gewinnen können, während doch Holland im Bündniss mit Deutschland gemeinschaftlich den Krieg gegen Frankreich geführt hat, lesen wir die sonderbare Hypothese, dass Holland *ex nova gratia* reintegrirt worden sey, sich daher wohl jede Bedingung habe gefallen lassen müssen. —

Die natürliche Veranlassung des 5. Artikels des Pariser Friedens lässt man wohl absichtlich unberührt. — Wer kennt nicht den Zustand der Rheinschifffahrt vor der Uebereinkunft zwischen Frankreich und Deutschland, wer läugnet das Gute, was aus der Convention von 1804 hervorgieng? Das linke Rheinufer war durch den Pariser Frieden bestimmt, in den Besitz mehrerer deutschen Fürsten zu kommen, wie dieses vor dem Lüneviller Frieden der Fall war: wollte man nun bei getheilter Landeshoheit, den alten Zustand der Rheinschifffahrt wieder eintreten sehen, oder war es nicht vielmehr wesentlich, *in diesem Augenblick* dafür zu sorgen, dass der Rhein ein organisches Ganze bleibe, wie er es geworden war, als er die Grenze zwischen Frankreich und Deutschland bildete. —

Der Art. 5, soweit er den Rhein betrift, hatte keine ausgedehntere Tendenz als diese Einheit des Schifffahrts-Systems zu erhalten: — alle nähere Bestimmungen sind ausschliesslich aus dem spätern Wiener Vertrage zu schöpfen, und ausdrücklich dahin verwiesen worden. Dieser hat aber über das holländische Seerecht nichts bestimmt. —

Die Majorität der Central-Commission hat daher den Satz aufgestellt, dass das Seerecht keinen Gegenstand ihrer Verhandlungen ausmachen könne: — und dass man auf dem Wege eines Handelsvertrags suchen müsse, den Schaden welcher dem Rheintransit dadurch verursacht werden könne, zu beseitigen. —

Der Schriftsteller der Stadt Cölln weis sich besser zu helfen; er sagt nämlich: »Doch sey es auch, dass im Allgemeinen sich ein sol-»ches Seerecht selbst in dem Sinne, wie es nunmehr von Holland be-»hauptet wird, aus den Grundsätzen des Völkerrechtes deduciren lasse, »so können dessen Folgerungen nicht zu Gunsten von Holland ange-»wendet werden, da dieser Staat sich nicht mehr in uneingeschränktem »Besitz aller mit der Souveränität verknüpften Rechte befindet, sondern »die Schranken nothwendig erkennen muss, die sich aus der Art und »dem Zeitpunct seiner Entstehung natürlich ergeben: denn es darf nicht »vergessen werden, dass der Holländische Staat erst durch den Art. 6. »des Pariser Friedens durch die damals Europa regenerirende Mächte »constituirt worden ist, und diese Mächte laut in dem Art. 5. des Pa-»riser Friedens die Absicht, alle Handelsbeschränkungen zwischen den »Europäischen Nationen soviel wie möglich aufzuheben, und nament-»lich den Rhein von allen Fesseln zu befreien, erklärt haben.«

Also aus der Art und dem Zeitpunct der Entstehung von Holland soll die Nichtexistenz eines der Regel nach eingeräumten wesentlichen Hoheitsrechtes gefolgert werden können. —

Man fühlt die Schwäche dieses Arguments und recourirt auf die Wiener Protocolle. Diese aber geben eben so wenig Licht über den Punct der Seerechte. — Gewiss ist dass die Rheinstaaten den Engländern die verlangte Schifffahrt auf dem Rhein, ausdrücklich verweigert haben.

Dem eignen Ermessen der Handelskammer kann man anheim geben, zu beurtheilen, wie lange wohl eine directe Schifffahrt vom Rhein in die See dauern möchte, wenn man den fremden Häfen zum Voraus

die Reciprocität abgeschlagen hat. — Wie wenig treffend ist dagegen die Bemerkung, dass Cölln nicht berufen sey, die Rechte fremder Nationen zu vertheidigen.

Man winde sich durch alle indirecte Schlüsse: das Resultat bleibt immer, dass der Art. 1. des Wiener Vertrags über das Seerecht nichts bestimmt hat, und dass solches als an sich bestehend angenommen werden muss. —

Durch diese Lage der Sache ist aber an und für sich noch nichts verlohren.

Wenn die Majorität der Central-Commission vorschlägt, dass nöthigen Falls, nähere Bestimmungen durch besondere Handelsverträge gegeben werden mussten; so ist sie mit der Stadt Cölln ganz derselben Meinung, dass der Flor des Rheinhandels das letzte Ziel aller diplomatischen Erörterungen seyn muss. —

Der Rheinhandel aber wird blühen, wenn die Rheinstrasse wohlfeiler bleibt, als alle andre damit concurrirende Wasser- und Landstrassen.

In diesem Ziele müssen sich alle Partheien freundlich wiederfinden. Das ist jener grosse Gesichtspunct, unter den sich alle vereinigen lassen, — Holland, — die Stadt Cölln, — alle Rheinstaaten, sie alle leitet ein und dasselbe Interesse, dem herrlichen Strome das Leben zu erhalten, zu welchem die Natur ihn bestimmt hat.

Glaubt die Stadt Cölln den Schlüssel zu diesem Zustande zu finden, wenn das Napoleonische Decret vom 21. October 1811 auf den Armen des Rheins wieder hergestellt würde? — sie hüte sich eine voreilige Foderung aufzustellen. Ist nicht bekannt, dass die jetzigen alten Rheinzölle in Holland weit geringer sind als das Rheinoctroi für eine gleiche Distanz: könnte man sich nicht im Calcul täuschen. —

Nein, den wahren Weg hat der Wiener Vertrag vorgezeichnet.

Zuerst organisire man die Schifffahrt nach dem ausgesprochenen Princip der freien Concurrenz, — man überlasse dem Handelsstand sei-

ne Reihefahrten zu reguliren, wie es der Gang des Handels erfodert. Wir bekommen andurch niedrige Frachtpreisse, verminderte Spesen, erleichterte Hafenabgaben, auch der Schiffer wird besser bestehen. —

Können wir auch dann noch auf dem Rheine keine Concurrenz halten, alsdann liegt der Grund allerdings in dem holländischen Abgabensystem. Ungerecht aber ist es, ihn jetzt schon dort zu suchen, während wir selbst noch nichts gethan haben, um den Transit von den unnöthigen Lasten zu befreien. —

Wird Holland alsdann wohl Anstand nehmen, unsern Anträgen gerechtes Gehör zu geben: wird nicht das eigene Interesse die Holländische Regierung dazu hinleiten.

Und müssen wir uns jetzt nicht, so lange die Wiener Beschlüsse bei uns unvollzogen sind, der gerechten Einrede aussetzen, dass in unsern eignen Einrichtungen der Grund zu unsern Klagen liege! —

Kann es wirklich bedenklich seyn, zuerst bei uns den Anfang zu bessern Einrichtungen zu machen, hat nicht Holland in unsern Häfen denselben Schutz nöthig, den wir in den seinigen verlangen, ist nicht der Verkehr wechselseitig?

Aber freilich die Schutzwehre durch den gezwungenen Umschlag zu Cölln, haben wir nicht nöthig. Dieser und das Seerecht haben nicht den geringsten Zusammenhang miteinander. Ja, darin liegt einzig und allein der Grund der bisherigen Verzögerungen, dass man diese unverkennbare Wahrheit nicht zugeben will. — Und doch kann — damit ich es nochmals sage — eher eine Foderung an Holland nicht gestellt werden, als bis nach Hinwegräumung aller Hindernisse auf dem Rhein selbst klar werde ob und in welchem Grade nachtheilig jenes Seerecht auf den Handelszug einwürket.

Am Schlusse der Abhandlung lesen wir noch eine Schutzrede für den gezwungenen Umschlag; hoffentlich wird es die letzte seyn.

Wenn die Natur des Stroms, oder die Beschaffenheit einzelner Ladungen, einen Umschlag auf dem Unterrhein vortheilhaft macht, so wird dieses nach wie vor geschehen.

Aber der Handel wird dazu denjenigen Hafen suchen, der ihm neben guten Anstalten die grösste Wohlfeilheit darbietet. Es wird dann der Fall nicht seyn, dass an einen Umschlagzwang eine Geldauflage auf den Rheinhandel, und alle die Einrichtungen geknüpft werden könne, die jetzt den Rheinhandel erschweren und vertheuern; eine übersetzte Schifferzahl, dadurch herbeigeführte zu hohe Frachtpreisse, und andere bekannte Misbräuche, — kurz, in Reihefahrten, welche der Handelsstand nach seiner Convenienz von Hafen zu Hafen regulirt, finden sich alle Einrichtungen wieder, die man als nützlich bei dem Umschlag anpreisst, während alle Nachtheile des Zwangs verschwinden.

Was die Stadt Cölln durch den Beschluss vom 18. Mai 1818 gethan, hilft dem Handel nichts, und hat sie keine Opfer gekostet. — Was nutzt die freie Thalfahrt mit Producten des Landes, wenn der Schiffer keine Rückfracht nehmen kann. — Was die Stadt-Casse an Gebühren von *nicht umgeschlagener* Waaren aufgegeben hat, gewinnt sie doppelt dadurch, dass sie von den übrigen nunmehr allgemein das Maximum erhält.

Damit ist der Missbrauch der Hafenabgaben noch lange nicht abgestellt: nur an den wirklichen Gebrauch der Hafenanstalten darf die dafür bestehende Retribution geknüpft seyn.

Nutzlos ist es, jetzt noch mit Schwierigkeiten und Verwirrungen schrecken zu wollen, welche die Aufhebung des gezwungenen Umschlags in Cölln nach sich ziehen könne: findet nicht gerade in der unbedingten Freiheit der Handelsstand wieder das Mittel, regelmässige Versendungen nach seinem Bedürfniss einzuleiten; hat sich etwa auf der Weser der Handelsstand anders geholfen.

Der Handelsstand endlich soll nun gar den Wunsch nicht mehr theilen, die gezwungene Umschlagsrechte verschwinden zu sehen:

Welche Behauptung! hier redet die Cöllnische Handelskammer als wahrer Repräsentant des rheinischen Handelsstandes: unter andern die Stadt Düsseldorf wird ohne Zweifel eine Dankadresse votiren. —

Zum Schluss wiederhole ich nochmals: was Cölln als Handelsstand wünschen kann, dass nämlich die Rheinstrasse durch Wohlfeilheit alle andere Concurrenz ausschliesse, das ist unser aller Wunsch und Bestreben: was sie aber als Stapelstadt noch weiter fodert ist unnatürlich, ungerecht, durch die heiligsten Verträge für immer aufgehoben.

Gezeichnet: ROESSLER.

N.° XXII.

Note de M.r le Commissaire des Pays-Bas, portant invitation à M.r le Commissaire de Prusse, de vouloir hâter les ouvertures promises, qui doivent accélerer la marche de la négociation.

Au 164.e protocole du 28 janvier 1820. §. 1.

Pays-Bas. Dans la 131.e séance du 5 mars 1819, M.r le Commissaire de Prusse a pris *ad referendum* la déclaration du Commissaire des Pays-Bas, qui vuide les démandes faites par la Commission centrale aux Pays-Bas le 11 novembre 1817 et 26 juin 1818, pour parvenir à la levée de fait des rélâches forcées, moyennant l'instruction intérimaire et la conclusion de la Commission centrale du dit 5 mars, qui a déclaré satisfaisante la déclaration précitée du Commissaire des Pays-Bas.

Dans la 132.e séance du 12 mars 1819 la Commission centrale a fixé un terme de deux mois, à l'expiration duquel elle attendoit la levée de fait des rélâches forcées de Cologne et de Mayence.

M.r le Commissaire de Prusse déclara en réponse, qu'il ne doutoit pas d'être mis à même, dans un très-court délai, de s'expliquer positivement à ce sujet.

Dans la 141.e séance du 4 juin 1819, le Président temporaire de la Commission centrale rappella à M.r le Commissaire de Prusse l'objet de la 132.e séance. Ce dernier répondit, qu'il n'avoit pas encore reçu l'ordre de se déclarer au sujet des instances renouvellées des états ri-

verains pour la levée de fait de la rélâche forcée de Cologne, moyennant l'instruction intérimaire.

Dans la 147.e séance du 6 août 1819, le Président temporaire de la Commission centrale adressa de nouveau à M.r le Commissaire de Prusse la démande: s'il ne se trouvoit pas encore mûni de l'autorisation nécessaire pour répondre à la demande de tous les états riverains, exprimée dans la 132.e et réiterée dans la 141.e séance.

Sur quoi M.r le Commissaire de Prusse déclara, qu'il attendoit ses instructions.

Dans la 159.e séance du 19 novembre 1819 le Président temporaire crût devoir réitérer à M.r le Commissaire de Prusse la question, si ses insructions ne lui permettoient pas encore de remplir le désir général des états riverains, exprimé ci-dessus, le priant, de vouloir bien s'exprimer là-dessus.

M.r le Commissaire de Prusse répliqua, qu'il croyoit pouvoir donner l'assurance positive, que sous bref délai il se trouveroit en mésure de satisfaire aux attentes de la Commission centrale.

Deux mois s'étant écoulés depuis, sans que M.r le Commissaire de Prusse ait fait à la Commission centrale les ouvertures promises; le Commissaire des Pays-Bas prie M.r son très-honoré collègue de Prusse de vouloir s'expliquer, s'il ne se trouve pas encore nanti des instructions nécessaires, pour donner la réponse attendue et promise depuis si longtems, et de faire, en cas de la négative, les démarches convénables pour obtenir ces instructions le plutôt possible, âfin de faire marcher la négociation.

Nassau. Die königlich niederländische Abstimmung stellt die aktenmäsige Lage der Verhandlungen durchaus getreu dar, und es geht daraus hervor, wo die Ursache zu suchen ist, dass die Central-Commission noch immer kein Resultat liefern kann.

Mein höchster Hof ist der festen Ueberzeugung, dass jeder Versuch, vom Buchstaben des Wiener Vertrags abzuweichen, zu Erör-

terungen führen muss, deren Resultat gar nicht vorauszusehen ist: ich bestehe also ebenfalls darauf, dass, nach der wörtlichen Bestimmung des Vertrags, die interimistische Instruktion, wie sie schon von der Central-Commission genehmigt in den Akten liegt, vor allen Dingen emaniren müsse, und dass dadurch der Umschlagszwang aufgehoben werde, dessen längere Existenz immer zu neuen Versuchen, ihn beizubehalten, Veranlassung geben muss. Dieser Punkt, dessen Ausführung im Vertrage klar entschieden ist, kann an blose Wünsche, die man zur Ausführung bringen will, nicht accrochirt werden.

Der Central-Commission steht unausweichbar in allen Versuchen, welche der bestehende Vertrag nicht kennt, die Exception der Incompetenz entgegen.

Preussen. Da mir fortwährend nichts von meinem Hofe zugekommen ist, was Bezug auf die vorstehende Abstimmung des niederländischen Herrn Bevollmächtigten hätte, so halte ich, der so fortigen Einsendung derselben ohnbeschadet, für angemessen, ergebenst zu bemerken, dass ihr Zweck ist, eine diesseitige Entgegnung auf Vorschläge zu veranlassen, welche die Möglichkeit einer Uebereinkunft vermöge einer interimistischen Instruktion voraussetzen, Kraft welcher der gezwungene Umschlag zu Cöln vor erfolgter Sanction des definitiven Reglements aufgehoben würde. Nun hat aber mein Hof in den von mir am 27. Februar und 8. September 1818 zu Protokoll gegebenen Erklärungen bestimmt ausgesprochen, dass der Traktat ihn nicht zu jener Aufhebung verpflichte, und demnach das beste, was die Central-Commission zu thun im Stande wäre, seyn würde, die Vorschläge zu Erreichung einer solchen Uebereinkunft, mittelst der interimistischen Instruction, als fehl geschlagene Versuche fallen zu lassen, und sich dagegen mit Entwürfen zum definitiven Reglement zu beschäftigen, wie solches diesseits wirklich geschieht. Diesem zufolge wird die Antwort, worauf der niederländische Herr Bevollmächtigte nebst mehreren Gliedern der Central-Commission dringt, schwerlich etwas anders, als die Wiederholung der frühern Erklärungen enthalten können.

Baden. Ich habe von meinem höchsten Hofe neuerdings den gemessensten Auftrag erhalten, auf Beschleunigung des Vollzugs der in dem 19. und 31. Artikel der Wiener Convention schon für die Dauer des interimistischen Zustandes ausgesprochenen Aufhebung der Stapel zu Mainz und Cöln möglichst hinzuwirken.

Mit dem königlich niederländischen Herrn Bevollmächtigten muss ich daher den dringenden Wunsch theilen, dass die seit eilf Monaten mehrmals erbetene und auch zugesicherte Erklärung des allerhöchsten königlich preussischen Hofes baldigst erfolgen möge, um den wichtigsten Theil unserer Verhandlungen zu dem der Wiener Convention entsprechenden Ziele führen zu können.

Davon hängt nicht allein der Genuss der Schifffahrts-Freiheit auf dem Rheinstrome, sondern auch der verhältnissmäsige Vollzug der Vertragsartikel ab, die sich auf die Schifffahrt des Neckars, des Mains, der Mosel, der Maas und der Schelde beziehen. Die von dem königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten so eben wiederholte *Aeusserung* der *Unmöglichkeit*, den Cölner Stapel *vor* der Sanction des definitiven Reglements mittelst einer interimistischen Instruktion aufzuheben, ist noch nie durch haltbare Gründe erwiesen worden.

Unveränderlich besteht daher noch immer die gegentheilige Ueberzeugung bei sechs Rheinuferstaaten, bei allen Commissarien und den erfahrensten Rheinschifffahrts-Beamten, die sämmtlich zum Entwurf der letzteren interimistischen Instruction mitgewirkt haben.

Die Erfahrung allein scheint bei diesem beharrlichen Widerspruche die sicherste und schnellste Entscheidung geben zu können.

Wenn daher der königlich preussische Herr Bevollmächtigte sich bei seinem allerhöchsten Hofe dahin verwenden wollte, dass allerhöchst derselbe auch den praktischen Versuch der Ausführung der interimistischen Instruktion, welcher Er allein die Genehmigung versagte, auf seinem Strom-Antheile geschehen lasse: so würden, wie ich glaube, die allseitigen Wünsche befriedigt werden.

Zeigt sich die innere Unmöglichkeit, den Art. 51 der Wiener Convention zu vollziehen: so ist die Central-Commission ohnehin von dessen Ausführung entbunden, und muss zur Erfüllung des Art. 32 übergehen. Ergiebt sich das Gegentheil: so wird die Dauer des praktischen Versuches genügen, um sich über den Entwurf eines definitiven Reglements zu vereinigen, das den von dem allerhöchsten königlich preussischen Hofe auf dem Wiener Congresse ausgesprochenen loyalen Grundsätzen über die möglichste geregelte Rheinschifffahrts-Freiheit ganz entsprechend ist.

France. La Commission centrale a été constituée pour l'exécution de l'acte du congrès de Vienne, rélatif à la navigation du Rhin, elle ne peut s'écarter du traité qui l'a constituée. L'art. 31 de ce même traité prescrit, qu'une instruction intérimaire doit précéder le réglement définitif à intervenir, c'est ce préalable indispensable pour l'exécution du traité, que le Commissaire de France réclame; il adhère à la demande de son collègue, et insiste comme lui sur l'exécution de ce même traité, qui est aussi bien obligatoire pour la Prusse, que pour les autres états signataires.

Hessen. Ich begnüge mich mit den von dem königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten hier gemachten Aeusserungen in Beziehung auf die fragliche Instruktion.

(Der Bevollmächtigte von Baiern war abwesend.)

CONCLUSUM.

Die Central-Commission vereinigt sich mit dem königlich niederländischen Antrag, und erneuert ihr dringendes Verlangen, dass es dem königlich preussischen Hofe endlich gefällig seyn möge, zu antworten.

174*tes Protokoll vom* 12. *Mai* 1820. §. *III.*

Für den Handel, der aus der Nordsee über den Rhein seinen Zug hat, ist eine wichtige Periode eingetreten; sie hat nothwendig auf die Rheinschifffahrt bedeutenden Einfluss.

Die Elbe- und die Weserschifffahrt haben stets mit der Rheinschifffahrt für gewisse Gegenden von Deutschland concurrirt.

Man hat die Waaren, wenn ihre Preise in England und Holland gleich hoch standen, über den Strom verschrieben, dessen Wasserfrachtkosten mit jenen des nächsten Landweges die wohlfeilsten waren. Der Rhein begünstigte die Bestellungen nach den deutschen West- und Südländern, wegen seinen Verbindungen mit dem Main und Neckar. Diese verlängerten Wasserstrasen hielten das Gleichgewicht gegen die kürzeren Wege über die Elbe und Weser. Auch zieht man in der Regel selbst die langsameren Wassertransporte den schnelleren Landesversendungen darum vor, weil die Waare unverdorbener und besser ankömmt. Oeffentlichen Nachrichten zufolge ist die Elbeschifffahrt nach den Prinzipien der Wiener Rheinschifffahrts-Convention von 1815 regulirt worden.

An der Weser hört nun der Elsfletter schwere Zoll auf.

Der Stapel zu Magdeburg ist aufgehoben.

Der Tarif der Gebühren-Erhebung auf der Elbe ist sehr erniedrigt; der Transit aller Waaren ist von jeder Visitation zu Wasser frei.

Diese grossen Vortheile, welche die Elbeschifffahrt auf einmal erlangte, uud für die Weserschifffahrt in Kurzem nachfolgen müssen, lassen der Handelsschifffahrt auf dem Rheine keine günstigere Folgen zu, wenn nicht von Seiten der Rheinschifffahrts-Central-Commission die kräftigsten Mittel und Wege eingeschlagen werden, den Rheinstrom von seinen bisherigen Fesseln und Lasten zu erleichtern.

Die Central-Commission erwartet seit Jahr und Tag, dass der königlich preussische Herr Bevollmächtigte mit einer das Geschäft wirklich befördernden Instruction versehen werde. Indem es ganz den liberalen und gerechten Grundsätzen der königl. preussischen Regierung entgegen wäre, in dem Maasse die Weser und Elbeschifffahrt zu befördern, als unter gegenwärtigen Umständen und bei der Fortdauer der beschwerenden Hindernisse, die Rheinschifffahrt sinken zu lassen: so

ist allerdings zu vermuthen, dass wir uns baldigst zur Vollendung unsers Auftrags der Mitwirkung von Seiten des königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten erfreuen können. Damit aber die Central-Commission nichts verabsäume, was diese Beschleunigung noch befördern kann; und da es nicht blos die Convention von Wien, sondern selbst das königlich preussische Interesse am Rhein und in Spezie die Erhaltung des Aktivhandels von Cöln gebietet, dass:

1) Der Stapel aufgehoben;

2) Der Unterrhein von den Centimen befreit;

3) Die theure Wasserfracht erniedrigt, und

4) Jedes andere Hinderniss dieser Stromfahrt beseitigt werde; so trägt Präsidium darauf an:

Die Central-Commission möge den einstimmigen Beschluss fassen, den königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten aufs neue zu ersuchen, seinem allerhöchsten Hofe dringende Vorstellung zu machen, dass die neuen Verhältnisse der Schifffahrt der übrigen nordischen deutschen Ströme ein Reglement nach den neuen Stipulationen der Wiener Convention für den Rhein durchaus nothwendig machten.

Die günstigen Schifffahrts-Einrichtungen, welche Seine Durchlaucht der Fürst Hardenberg kürzlich für die Elbe genehmigten, und von den übrigen Elbeuferstaaten bereits zugestanden waren, sind nichts anders, als die Bewilligungen der Artikel der Wiener Convention für die Elbe. Sie können daher nicht länger für den Rhein selbst vorenthalten bleiben.

Preussen. Die eben verlesene Präsidialnote werde ich nicht verfehlen, baldigst meiner Regierung vorzulegen; sie veranlasst mich inzwischen, ein paar Stellen aus meinen früheren Erklärungen hier in Erinnerung zu bringen. In derjenigen vom 27. Februar 1818 ist gesagt:

» Seine Majestät der König von Preussen verbinden sich ihrerseits » feierlichst, am nämlichen Tage (wo das definitive Reglement die Sanc- » tion der Uferstaaten erhalten haben wird) das der Stadt Cöln zu-

»ständige Umschlagsrecht aufhören zu lassen, uud Ihro Majestät wil-
»ligen ein, dass diese Zusicherung in einem der Art. des definitiven
»Reglements aufgenommen werde.«

In derjenigen vom 8. September nämlichen Jahres wurde in Beziehung auf obige Zusicherung erläuternd hinzugefügt:

»So oft ein gegenseitiger Vertrag sich von allen Betheiligten gleich-
»zeitig erfüllen läst, wird es im Völkerrechte wie unter Privatpersonen
»als eine stillschweigende Bedindung angenommen, dass er nach erfolg-
»ter Genehmigung in der That auch gleichzeitig erfüllt werde; keiner
»der kontrahirenden Theile hat das Recht, von dem andern zu fordern,
»dass er mit der Erfüllung vorangehe.«

Bekanntlich ist keine interimistische Instruction zu Stande gekommen, weil Preussen, in Gemäsheit der vorstehenden Erklärungen, das Umschlagsrecht von Cöln nie anders, als vermöge des definitiven Reglements aufzuheben gehalten ist; meine verehrten Herrn Collegen aber immer darauf bestanden, dass es vermittelst der interimistischen Instruktion aufgehoben werden müsse. Endlich findet sich in der nämlichen Erklärung noch folgende Stelle:

»Glaubt man aber auch, dass es geschwinder zum Zwecke führen
»wird, wenn man den Gedanken an eine interimistische Instruktion
»ganz aufgiebt, und sich ausschliesslich mit der Abfassung eines defini-
»tiven Reglements beschäftigt: so hat Unterzeichneter den Auftrag,
»auch hiezu die Hände zu bieten.«

Unsre Akten zeigen, dass diesem Antrag bisher von der Central-Commission keine Folge gegeben worden ist, und doch wüsste ich nicht, wie man sich preussischer Seits klarer, bestimmter und billiger über den fraglichen Punkt hätte erklären können. Von dem, was auf den andern Flüssen, rücksichtlich des Waarenzugs, neuerlich geschehen ist, befinde ich mich ohne alle ofizielle Mittheilung und Kenntniss.

Auf die Antwort des königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten, aus welcher hervorgeht, dass keine neuere Instruktion von Seiten des königlich preussischen Hofes angekommen ist, kam zum Beschluss:

Die Central-Commission wird sich unmittelbar an Seine Durchlaucht den Fürsten von HARDENBERG wenden, und die Verhältnisse auseinander setzen, welche die Nothwendigkeit einer neuen Ordnung für den Rhein gebieten, und ist Präsidium ersucht, den Entwurf zu diesem Schreiben vorzulegen. Da der Gegenstand für das Königreich Preussen eben so folgreich, wie für das übrige Deutschland ist, so zweifelt die Central-Commission nicht, dass Seine Durchlaucht der Fürst Staatskanzler keinen Anstand nehmen werden, diesem wichtigen Staatsgeschäfte Ihre völlige Aufmerksamkeit zu widmen, und die Central-Commission in den Stand zu setzen, das Ziel ihrer Arbeiten baldigst zu vollenden.

175*tes Protokoll vom* 9. *Juni* 1820. §. *III.*

Der königlich baierische Commissär bemerkt, dass der im Entwurf durch die Central-Commission genehmigte Brief an Seine Durchlaucht den Herrn Fürsten Staatskanzler mit der Präsidial-Unterschrift unter dem 28. Mai d. J. im Laufe seines Präsidii zur Post befördert wurde.

CONCLUSUM.

Die Central-Commission beschliest, dass besagtes Schreiben an Seine Durchlaucht den Herrn Fürsten von HARDENBERG hier nachstehend in das Protokoll inserirt werde.

An des Königlich Preussischen Staatskanzlers Fürsten von HARDENBERG *Durchlaucht.*

Geruhen Ew. Durchlaucht aus den Protokollen der Central-Commission für die Rheinschifffahrt den bisherigen Gang und den dermaligen Standpunkt ihrer Verhandlungen Höchst sich vortragen zu lassen.

Ewr. Durchlaucht wird nicht entgehen, wie die Central-Commis-

sion an der Vollziehung des zu Wien abgeschlossenen Vertrags lediglich dadurch verhindert ward, dass der allerhöchste königlich preussische Hof der am 7. Jänner 1818 von fünf Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten unbedingt, von dem königlich niederländischen Bevollmächtigten nur mit einigen leicht zu beseitigenden Einwendungen, von dem königl. preussischen Bevollmächtigten aber einzig mit Vorbehalt höherer Ratifikation angenommenen interimistischen Instruktion, die allerhöchste Genehmigung versagte. Es lag ausser der Competenz der Central-Commission, dem Antrage des königlich preussischen Bevollmächtigten gemäs, entweder den Umfang der interimistischen Instruktion, den Bestimmungen des Wiener Vertrags zuwider, zu beschränken, oder dieselbe ganz zu umgehen. Dagegen widmete sie dessen Behauptung, dass die königlich niederländische Regierung die vorläufige, in dem Laufe der Negociationen zu Wien übernommene Bedingungen erfüllen müsse, ihre volle Aufmerksamkeit.

Den von der Central-Commission an letztere gestellten Forderungen ward Genüge geleistet.

Da der königlich preussische Herr Bevollmächtigte nicht erklärte, ob und was sein allerhöchster Hof allenfalls noch weiter fur das Interimistikum von dem königlich niederländischen zu fordern sich berechtigt halte, so konnte und muste der Beschluss genommen werden:

» Dass von Seite der königlich niederländischen Regierung den
» Congress-Beschlüssen, in Hinsicht des Interimistikums, Genüge
» geleistet sey. «

Das Recht und die Pflicht der Central-Commission, dies durch Stimmenmehrheit auszusprechen, gieng klar aus der Bestimmung des Wiener Vertrags hervor, dass nur das definitive Reglement, *nicht die interimistische Instruktion*, welche lediglich die Vollziehungsmasregeln konventionsmäsig *entschiedener* Gegenstände enthält, einer Sanktion der Rheinuferstaaten bedürfe.

Seit dem 12. März v. J. erwartet die Central-Commission die in

dem 152ten Protokolle von dem königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten versprochene bestimmte Erklärung: ob sein allerhöchster Hof nunmehr auch die in dem Wiener Vertrage für das Interimistikum übernommene Aufhebung des Umschlagszwangs realisiren wolle. Ihre diesfalls wiederholte öftere Einladungen haben von Seite des königlich preussischen mit keinen neuen Instruktionen versehenen Bevollmächtigten bisher keinen andern Erfolg gehabt, als seine Erneuerung des alten Antrags, zu den Unterhandlungen über das definitive Reglement übergehen zu wollen.

Ewr. Durchlaucht Scharfblick kann nicht entgehen, dass wenn bisher diesem Antrag zu folgen, die Mehrheit der Mitglieder der Central-Commission von ihren allerhöchsten und höchsten Committenten nicht autorisirt wurde, der Grund nicht in einem Mangel an Nachgiebigkeit über den formalen Gang der Verhandlung, sondern viel tiefer in der Sache selbst und in den Bestimmungen des Vertrags zu suchen ist. Ewr. Durchlaucht Weisheit wird die Wahl der Mittel nicht fehlen, welche, die Besorgnisse einer neuen Verwicklung in endlose Diskussionen beseitigend, geeignet sind, die bisherigen Verhandlungen, mit Zustimmung unserer allerhöchsten und höchsten Committenten, zu einer schnellen und *wahrhaft sichern* Erreichung des Ziels zu führen.

Von dieser angenehmen Hoffnung belebte uns besonders noch mehr die königlich preussischer Seits am 25. August v. J. am teutschen Bundestage gegebene Erklärung, dass allerhöchst derselbe neuerdings Einleitungen getroffen habe, deren Resultat er der Central-Commission ehestens vorzulegen gedenke, und von dem er sich verspreche, dass es zu Beendigung der Diskussionen beitragen werde.

Da die Central-Commission aber auch dieser Mittheilung seit drei Vierteljahren eben so fruchtlos, als den von dem königlich preussischen Herrn Commissär am 12. März v. J. versprochenen Erklärungen entgegen sieht, so wendet sich dieselbe vertrauensvoll zu der allgemein anerkannten Gerechtigkeit und tiefer Einsicht Ewr. Durchlaucht mit der

ganz ergebensten Bitte, die erforderlichen Befehle gnädig zu ertheilen, damit der königlich preussische Bevollmächtigte mit diesfallsiger Instruktion versehen werde. Von dieser darf man mit Zuversicht erwarten, dass sie vor allem durch Aufhebung des Umschlags die Bahn zu einem vollkommnen Vollzug der Wiener Convention brechen werde.

Es erscheint dies jetzt um so dringender, als sich die Klagen über Stockungen des Handels mehren, die Schifffahrt auf dem Rhein, statt Erleichterung, täglich mit neuen Hindernissen und dem Schwanken zwischen der alten und neu bestehenden Ordnung zu kämpfen hat.

Hiezu tritt insbesondere, dass, nach öffentlichen Nachrichten, Ew. Durchlaucht zum Vollzug des Vertrags für die freie Elbeschifffahrt alles erschöpft haben sollen, was für den freien und erleichterten Verkehr in jenem Theile Deutschlands zu wünschen war.

Es lässt sich daher nicht denken, dass der allerhöchste königlich preussische Hof, als Besitzer der grössten Strecke des konventionellen Rheines, die von ihm allein abhängende Herstellung der vertragsmäsigen Verhältnisse für diesen Strom länger auszusetzen die Absicht habe. Konnte es früher zweifelhaft erscheinen, ob *alle* Rheinstaaten gleiches Interesse fühlen, *alle* Begünstigungen der Wiener Convention auf dem Rheine geltend zu machen: so erlöscht wohl jetzt jeder mögliche Zweifel, weil das kleinste Entgegenstreben Einzelner, die grose Absicht, Gleichheit in der Concurrenz herzustellen, vereiteln muss, und insbesondere Niederland vor allen das grösste Interesse haben muss, zu den Vorzügen der Schifffahrt auf dem Rheine in allen Theilen willfährig und vertrauensvoll mitzuwirken.

Dankbar wird es die Mit- und Nachwelt anerkennen, wenn die Krone Preussen, welche an den Stipulationen des Wiener Vertrags so wichtigen Antheil hatte, denselben nun auch in gleichem Grade an dessen vollkommnen und schnellen Vollzug nehmen wird.

Möge Ew. Durchlaucht durch hohe Vermittlung dem Kranze Höchstdero grossen allgemein anerkannten Verdienste um Völkerwohlfahrt auch

den der Realisirung freier Schifffahrt auf dem Rheine, für den sich längst *nur eine* Stimme erhob, beifügen.

Die Central-Commission sieht dem schönen Momente einer geneigten Versicherung hierüber mit Sehnsucht entgegen, und bittet Ew. Durchlaucht, den erneuerten Ausdruck ihrer ausgezeichnetsten Verehrung und hoher Ehrfurcht zu genehmigen.

Mainz, den 19. Mai 1820.

PREUSSEN. Ich bemerke, dass der Entwurf des hier erwähnten Schreibens von den Herrn Bevollmächtigten von Baden, Baiern, Frankreich, Nassau und den Niederlanden unterzeichnet wurde.

Präsidialvortrag in der 185ten Sitzung vom 22. September 1820.

§. I.

PRAESIDIUM. Ich halte es für geeignet, über den dermaligen Stand unserer Verhandlung Nachfolgendes in das Protokoll niederzulegen.

Unterm 19. Mai d. J. fand die Central-Commission sich bewogen, ein Schreiben an des Herrn Fürsten Staatskanzlers Durchlaucht zu beschliessen; dieselbe bemerkte darin, wie sie an der Vollziehung des zu Wien abgeschlossenen Vertrages lediglich dadurch verhindert werde, dass der allerhöchste königlich preussische Hof, der, am 7. Januar 1818, von fünf Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten unbedingt, von dem königlich niederländischen Bevollmächtigten nur mit einigen, in der Folge durchaus zur Zufriedenheit der Central-Commission beseitigten Einwendungen, von dem königlich preussischen Bevollmächtigten aber einzig mit Vorbehalt höherer Ratifikation angenommenen, interimistischen Instruktion die Genehmigung versage.

Die Central-Commission bemerkte, dass sie seit dem 12. März 1819, der öfteren Erinnerung ohngeachtet, in dieser entscheidenden Lage der

Sache keine sachbefördernde Antwort von dem königlich preussischen Bevollmächtigten habe erhalten können.

Sie berief sich auf die königlich preussische Erklärung am teutschen Bundestage, woselbst schon am 25. August 1819 die Versicherung gegeben worden ist, dass der königlich preussische Hof neuerdings Einleitungen getroffen habe, deren Resultat ehestens der Central-Commission vorgelegt werden solle, und von dem man sich verspreche, dass es zur Beendigung der Diskussionen beitragen werde.

Nachdem die Central-Commission abermals drei Vierteljahre auf diese, als wahr angekündigten Eröffnungen vergebens geharret hatte, richtete sie an Seine Durchlaucht den Herrn Fürsten Staatskanzler die ergebenste Bitte, die erforderlichen Befehle zu ertheilen, damit der königlich preussische Herr Bevollmächtigte mit Instruktionen versehen werde.

Jetzt sind wieder vier Monate verflossen, und die Central-Commission hat auch auf dieses ehrerbietige Schreiben keine Antwort erhalten.

Dem äusseren Vernehmen nach haben Seine Durchlaucht der Herr Fürst Staatskanzler durch das Departement der auswärtigen Angelegenheiten an mehrere Höfe die Bemerkung machen lassen, wie die Central-Commission sich nicht in dem Fall befinde, unmittelbar mit Höchstdenselben in Correspondenz zu treten.

Die Central-Commission wird also länger nicht auf Antwort zu warten haben; sie wird bedauern, dass auch dieser Schritt, den sie im Vertrauen auf die allgemein anerkannte Gerechtigkeit und tiefe Einsicht Seiner Durchlaucht beschlossen hatte, nicht zum Ziel geführt hat: sie konnte eine solche Wendung um so weniger erwarten, als sie sich nicht zum erstenmal in dem Falle fand, sich unmittelbar an Seine Durchlaucht den Herrn Fürsten Staatskanzler zu wenden, und namentlich höchstdessen Antwortschreiben vom 10. Mai 1817 die Uebergabe der obern Rheinschifffahrts-Verwaltung aus den Händen des Herrn Grafen von Solms-Laubach verdankte.

Immittelst ist in den Ministerial-Conferenzen zu Wien nachfolgender Artikel einstimmig angenommen worden:

»Um der Flussschifffahrt die, derselben durch die Wiener Con-»gress-Akte Art. 109 bis 116 inclus. zugesicherte Freiheit wirklich zu »gewähren, machen sämmtliche dabei betheiligte Bundesglieder sich »verbindlich, die darüber in der Congress-Akte gegebenen, und ver-»möge des Art. 19 der Bundes-Akte den Berathungen der Bundesver-»sammlung zum Grunde gelegten, Vorschriften unverbrüchlich zu be-»folgen, wie anch die deshalb schon bestehenden Unterhandlungen aufs »thätigste zu betreiben, und in der kürzestmöglichsten Frist zu beendi-»gen; wo aber noch keine Unterhandlungen eingeleitet sind, solche »unverzüglich eintreten zu lassen.«

Eben dieser Artikel ward hierauf nochmals in Francfurt beim teutschen Bundestage am 3. August d. J. zur Umfrage gebracht, und nachdem sämmtliche Stimmen dessen Annahme wiederholt verlangten, förmlich zum deutschen Bundesgesetz erhoben.

Diese nochmalige Annahme und feierliche Bestättigung der Verträge zu deren Vollziehung die Central-Rheinschifffahrs-Commission berufen ist, bleibt ein redender Beweis, welch ein hohes Interesse allgemein auf die Beendigung unserer Arbeiten gelegt wird: sie ist zugleich eine ernste Aufforderung an die Central-Commission, im Vertrauen auf die allgemeine Zusammenwirkung, kein Mittel unversucht zu lassen, was geeignet ist, den bedauerlichen Stillstand in unseren Verhand-aufzuheben.

Desshalb trage ich dann vorerst darauf an: dem königl. preussischen Herrn Bevollmächtigten bemerklich zu machen, wie die Central-Commission allerdings jetzt noch, seit dem 12. März 1819, wo sie mit dem königlich niederländischen Herrn Bevollmächtigten übereingekommen ist, auf die schon oft angekündigte preussische Erklärung harret, und dessbalb in keinem Theil ihrer Aufgabe vorangehen kann, wie sie aber desto bestimmter erwartet, dass nunmehr, nach Verlauf

einer so langen Zeit, die angekündigte königlich preussische Erklärung geeignet seyn werde, die ganz nutzlos verzögerten Verhandlungen der Central - Commission zu beendigen, wesshalb dann der königlich preussische Herr Bevollmächtigte zu ersuchen seyn wird, diesen Beschluss an seinen allerhöchsten Hof einzuberichten.

BAYERN. Heute vor acht Wochen hat der königlich preussische ausserordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister Herr von ZASTROW Excellenz dem königl. baierischen Staats - Ministerium des Aeussern vorläufig angekündigt: dass der Entwurf zu einem definitiven Reglement in Kurzem bei der Central - Commission in Mainz vorgelegt werden würde.

CONCLUSUM.

Die Central - Commission tritt dem vorgeschlagenen Beschluss durchaus bei, und ersucht den königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten, die Antwort des königlich preussischen Hofes möglichst bald einzuholen.

PREUSSEN. Ich werde mich beeilen vorstehendes meinem allerhöchsten Hofe vorzulegen.

N.° XXIII.

Bestimmungen über die Frage: Die Rückfrachten der Kleinschiffer überhaupt, und in specie der Kohlenschiffer - Stinnes betreffend. 172tes Protocoll vom 5. May 1820. §. II.

BADEN. Nach den Art. 19, 20 und 21 der Convention von 1804 darf kein Kleinschiffer mit Gegenständen des wechselseitigen Verkehrs einen der Stationshäfen überfahren. Dass der französische Minister im Jahr 1809 einseitig zum Vortheil Frankreichs den Transport der Steinkohlen von Kleinschiffern auf einer Stromstrecke tolerirt hat, für

die sie nicht patentisirt sind, war dem Octroi - Vertrag zuwider. Weder der ehemalige Fürst Primas, noch die Regierungen, welche die einstweilige Fortdauer der Konvention von 1804 stipulirten, haben ausdrücklick oder stillschweigend irgend eine Ausnahme zum Vortheil preussischer Producte oder Fabricate genehmigt.

Da kein anderer rechtlich begründeter status quo, in Hinsicht der kleinen Schifffahrts - Befugnisse existirt, als wie er den Art. 19, 20 und 21 der Konvention von 1804 gemäss ist, da ich auch keinen andern als solchen verstand, und verstehen konnte, als die Minorität im Protocoll vom 15. October 1819 ein schönes Beispiel gab, das mit dem Benehmen der Minorität in den Protocollen vom 20. 30. Juli und 4. August 1819 in starkem Kontraste stand, und da endlich, wenn diese bisherige einseitige und willkührliche Tolleranz jezt eine Genehmigung erhalten soll, das was zum Vortheil Preussens gilt entweder auch für Nassau gelten oder ganz aufhören muss; so kann ich es nur als eine Verletzung der Octroi-Konvention ansehen, wenn ohne Zustimmung aller Rheinuferstaaten den Kleinschiffern überhaupt und dem Stinnes insbesondre, durch eine in diesem Fall nicht gültige Majorität der Central - Commission gestattet werden wollte, mit Kohlen - Transporten, die angewiesene Stromstrecken, der Konvention von 1804 zuwider, zu überschreiten. Sehr gerne bin ich aber bereit, und der Zustimmung meines höchsten Hofes versichert, um zu allem mitzuwirken, was dem wechselseitigen Verkehr zum Besten, durch eine der gegenwärtigen Verhältnisse im Cöllner Hafen angemessene Modification der Art. 19, 20 und 21 der Konvention von 1804 geschehen kann.

Bayern. Sieht aus den Umständen und der Erklärung des Herzoglich Nassauischen Herrn Bevollmächtigten, dass die Freilassung des Schiffes von Stinnes in Kaub nachdem begünstigten Beschlusse erfolgte, der die Stadt Cölln zur Erleichterung des dortigen Umschlags er-

lassen hat, der aber bis auf den heutigen Tag durch den königl. preussischen Herrn Bevollmächtigteu noch nicht anerkannt ist.

FRANCE. Le Status quo doit être maintenû aussi longtems, qu'il n'a pas été modifié ou remplacé par le nouvel ordre de choses voulû par les articles 27 et 31 de l'acte du cougrès de Vienne.

Par cette raison, le soussigné démande l'exécution intégrale des Art. 19, 20 et 21 de la convention de 1804.

D'àprès ces articles et notamment l'art 19, les frères Stinnes sont a renvoyer de leur demande, car n'étant que bateliers de la petite navigation, patentés pour le Bas-Rhin, ils n'ont pas le droit, de passer devant un port de station.

Il faut conclure de là, que s'ils ont passé effectivement un de ces points, ce n'est que par une simple tolérance de la part des ports de station et non par une concession des droits, qui leur a été faite. Cette tolérance ne peut motifer un titre légal, pour étendre, aux depens d'autres bateliers et sur d'autres denrées que celles, qui ont procuré cette exception à la règle commune, l'exercice de cette faveur.

HESSEN. Es ist keinem Zweifel unterworfen dass die fragliche Verfügung der Verwaltungs-Commission lediglich nach der Convention von 1804 beurtheilt werden muss, als welche dermalen noch provisorisch besteht, und aufrecht erhalten werden muss.

Nach deren Art. 19, 20 und 21 erscheint solche Verfügung, als dem Gesetze vollkommen gemäss und ist daher allerdings in diesem Sinne der Verwaltungs - Commission zu rescribiren. Die weiter berührte Frage, wegen der Kohlenschiffe, kann, als zu dem vorliegenden Gegenstande, dermalen nicht nothwendig gehörig, demnächst auch in Separato erwogen werden.

NASSAU. Der herzogliche Hof nimmt an jedem Fortschritte zur Erreichung der für den wechselseitigen Verkehr der Rheinländer so wohlthätigen Schifffahrtsfreiheit lebhaften Antheil, und wird dahin füh-

rende Einrichtungen fremder Rheinstaaten auf der herzogl. nassauischen Rheinstrecke beständig unterstützen. Man hat daher seiner Zeit mit Vergnügen vernommen, dass alle Landesprodukte ohne Umschlag an Cöln vorbeigelassen werden, und dass dadurch ein wechselseitiger unmittelbarer Verkehr zwischen dem Unter- und Mittelrhein möglich geworden ist, der sich jetzt schon durch den Absatz der Ruhrer Kohlen in unserer Nähe und durch Rückladungen von Landesprodukten etablirt. Ich soll daher darauf antragen, dass die Central-Commission auch ihrer Seits einen solchen Verkehr wohlwollend und im Interesse aller committirenden Staaten unterstützen wolle; in welchem Sinne denn die dermal zu fassende Entschliessung auf die vorliegende Reklamation zu verabfassen wäre. Zur näheren Berichtigung des Standpunktes der Sache bemerke ich, dass die Art. 19, 20 und 21 der Convention von 1804, die kleine Schifffahrt betreffend, nicht anders, als wie Wirkung mit der Ursache zusammenhängen, und dass so die Modifikationen beim Umschlagszwang sich auch nothwendig auf die Gränzen der kleinen Schifffahrt ausdehnen müssen. Wenn daher die königlich preussische Oberpräsidentatur in Cöln im wohlverstandenen Interesse der königlich preussischen Rheinlande, den Produkten-Verkehr zu Wasser für frei erklärt hat, so forderte Buchstaben und Geist schon der Convention von 1804 und noch vielmehr die Convention von 1815, dass man von Seiten anderer Staaten den nothwendigen Folgen aus dieser Modifikation des Umschlagszwangs kein Hinderniss in den Weg lege. Wenn die Verwaltungs-Commission den von den Regierungen gestatteten Verkehr der Kleinschiffe des Unterrheins mit dem Mittelrkein hindern will; so stellt sie sich auf einen Standpunkt, welcher ihr nicht gebührt. Es ist nicht an ihr, nach eingetretener wesentlicher Veränderung in der Lage der Sache, und so hier, nach erfolgter Modifikation des Cölner Umschlags Verträge zu interpretiren und den Rheinstaaten neue Maasregeln als vertragsmäsig aufzudringen, welche sie als solche noch nicht anerkannt haben. Ich muss also förmlich dagegen protestiren, wenn

die Verwaltungs-Commission der Meinung seyn sollte, dass auf der herzoglich nassauischen Rheinstrecke in Cöln gestattete Ausnahmen vom Umschlag durch Arrestationen beladener, und den neu eröffneten Verkehr betreibender Schiffe erwiedert werden könnten.

Pays-Bas. Considérant, que l'houiller Stinnes de Ruhrort, batelier de la petite navigation n'est en droit, aux termes des art. 19 et 21 de la convention de 1804, encore en vigueur, que d'exploiter la navigation, qui a pour objet les rélations mutuelles des ports et pays des deux rives, situés entre Cologne et les frontiéres des Pays-Bas.

Considérant que si par suite d'une simple tolérance, qui accorde aux embarcations chargées de houille le passe de bout à Cologne, le batelier Stinnes excède les limites conventionnelles de la petite navigation du Bas-Rhin, à laquelle il est autorisé, il empiète effectivement sur la navigation *d'àmont* du *moyen* Rhin, qui compête soit à l'association des bateliers de Cologne, soit aux bateliers autorisés suivant l'art. 21 à exploiter la petite navigation du moyen Rhin, c. à. d. de l'espace compris entre Cologne et Mayence.

Considérant, que si cette tolérance existante depuis nombre d'années est maintenue dans l'intérêt majeur des consommateurs du combustible en question, il est d'autant plus juste, de pourvoir à ce que les ayant droit à l'exercice de la navigation du moyen Rhin, frustrés déja par suite de la dite tolérance d'une partie des transports *en amont*, ne soient pas de même lésés dans leur droit à faire les transports *en aval*, sur le dit rayon du fleuve.

Par ces motifs mon vote est, que la tolérance, dont jouit *en amont sur le moyen Rhin* l'houiller Stinnes, appartenant à la petite navigation du *Bas-Rhin*, n'autorise pas aussi une participation *aux transports en àval sur le dit moyen Rhin* au préjudice des bateliers appellés par la convention de 1804, à exploiter la navigation de ce rayon du fleuve.

N.° XXIV.

Unter dem 28. Juli in der 178ten Sitzung, §. VI., gab der königl. preussische Herr Bevollmächtigte folgende Erklärung hierauf:

PREUSSEN. Meine Regierung hat, durch dringende Vorstellungen der Schiffer-Stinnes zu Ruhrort, in Betreff des ihnen abgesprochenen Rechtes, auch auf dem Mittelrhein Rückladungen einzunehmen, veranlasst, diese Angelegenheit, worin ich mich bisher ohne ausdrückliche Instruktion, mithin nur *sub spe rati* benommen, nebst allem, was dabei mit zur Sprache gekommen ist, einer näheren Erörterung unterzogen, und mich nunmehr beauftragt, Nachstehendes darüber zu Protokoll zu geben.

Die preussische Regierung ist zwar weit davon entfernt, Veränderungen desjenigen Status quo, dessen vorläufige Beibehaltung durch Art. 31 der Wiener Rheinschifffahrts-Akte angeordnet ist, auf eine der letzteren zuwiderlaufende Weise das Wort reden zu wollen. Auf der andern Seite vermag sie aber auch nicht, wie von einigen Mitgliedern der Central-Commission in der vorliegenden Angelegenheit zu geschehen scheint, das Prinzip der Beibehaltung jenes Status quo so ausgedehnt zu verstehen, dass nach selbigem auch solche Abänderungen oder Modifikationen in einzelnen Bestimmungen der Convention vom 15. August 1804, welche im Laufe der seitdem verflossenen Jahre bis 1815 eingetreten und befolgt worden sind, als gar nicht vorhanden betrachtet werden müssten. Die Bestimmung der Wiener Rheinschifffahrts-Akte, die Convention vom Jahr 1804 vorläufig zu befolgen, bezieht sich natürlich nur auf die Convention, *wie solche* in der neueren Zeit in Wirksamkeit gestanden hat, und alles, was davon in der Folge auf gültige Weise näher bestimmt worden, gehört nothwendig mit zu dem jetzigen Status quo. Es kommt daher zur Beurtheilung der fraglichen Angelegenheit hauptsächlich darauf an:

1) Den Status quo der Rechte der Kleinschiffer zur Zeit des Wie-

ner Congresses auszumitteln. Die Convention von 1804 hatte im Art. 3 das Umschlagsrecht der Städte Mainz und Cöln beibehalten, und, in den Art. 4 und 5, in ausdrücklicher Beziehung hierauf (en vertu de cette disposition) Cöln und Mainz als Stationshäfen für alle Fahrzeuge ohne Unterschied bestätiget. Die ganze Eintheilung der Schifffahrt beruhete hierauf, und stand damit, wie der herzogl. nassauische Commissarius sehr richtig bemerkt, in dem Zusammenhange der Wirkung zur Ursache. Was daher in Beziehung auf die Ausübung des *Umschlagsrechts* in der Folge modifizirt wurde, konnte auch nicht ohne Folgen für die *Schifffahrts-*Berechtigung bleiben. Eine solche Modifikation ist nun dadurch entstanden, dass auf dringende Beschwerde über die Anwendung des Umschlagsrechts, von dessen Strenge die Stadt Cöln nichts nachlassen wollte, von den beiden betheiligten Gouvernements durch Bestimmungen vom 20. April und 7. November 1809 eine Menge Landesprodukte vom gezwungenen Umschlage, und zwar zu Berg und zu Thal, in eben der Art befreit wurden, wie sie schon früher, vor Einführung des Octroi, davon befreit gewesen waren. Augenscheinlich erlitten hiedurch auch die Bestimmungen der Art. 19 und 21 der Convention vom 15. August 1804 mittelbar eine Modifikation; denn wenn die Schifffahrt auf dem Rhein überhaupt in bestimmte Strecken abgetheilt, und den Kleinschiffern nur die Schifffahrt respective zwischen Strasburg und Mainz, zwischen Mainz und Cöln, und zwischen Cöln und der niederländischen Gränze durch die Convention ursprünglich angewiesen worden war, die Bestimmungen vom 20. April und 7. November 1809 aber gleichwohl verstatteten, mit den vom Umschlag befreiten Landesprodukten dem Stationshafen von Cöln vorbeizufahren, so folgte daraus nothwendig, dass es den, dergleichen Gegenstände führenden Kleinschiffern auch gestattet seyn müsste, die ihnen in ihren Patenten bezeichneten Rayons zu überschreiten. War aber dieses erlaubt, so ist auch nicht abzusehen, was die Kleinschiffer, welche Cöln passirt hatten, an Rückladungen anderer, gleichfalls vom Umschlage befreiten Produkte ausserhalb der

Stationshäfen gesetzlich hätte hindern können. Die Convention von 1804 kennt, ausser den in den Stationshäfen bestehenden Umschlagsrechten, und den damit zusammenhängenden Schiffergilden und Rangfahrten, keine Beschränkungen der Schifffahrt. Die kleine Schifffahrt ist, nach Art. 20, für *alle Schiffe* beiderseitiger Ufer frei, und es wird nur gefordert, dass die Kleinschiffer mit einem Erlaubnisschein unter Autorität ihrer respectiven Landesherrn versehen sind. Sie haben und brauchen keinen gesetzlichen Verband, das Verladen hängt lediglich von dem Versender und ihnen ab, wogegen sie nur auf Tourfahrten in den Stationshäfen keinen Anspruch nehmen können. Ein Kleinschiffer daher, welcher mit dem im Art. 20 vorgeschriebenen Erlaubnisscheine versehen und umschlagsfreien Produkten dem Hafen von Cöln vorbeigefahren ist, kann, der Natur der Sache nach, ähnliche Produkte, wo er sie findet, ausserhalb den Stationshäfen zur Rückfracht einladen, ohne deshalb einer besondern Erlaubniss zu bedürfen, und dieses ist der Status quo des Rechts der Kleinschiffer, welchen die preussische Regierung, in Folge der Bestimmungen der Wiener Congress-Akte, auch abgesehen von dem neu zu entwerfenden definitiven Reglement, aufrecht zu halten sich verpflichtet sieht.

2) Beurtheilt man hiernach den speciell vorliegenden Fall der Schiffer Stinnes, so erscheinen die von der provisorischen Verwaltungs-Commission gegen sie verschiedentlich ergriffene Maasregeln ganz ungerechtfertiget. Die erhobene Frage, »ob die Steinkohlen, welche diese Schiffer führen, künftig dem gezwungenen Umschlage zu Cöln unterworfen seyn sollen?« gehört keineswegs zur Competenz der Commission, denn die ungehinderte Vorbeifahrt vor Cöln mit Kohlen und den übrigen in den Bestimmungen vom 20. April und 7. November 1809 genannten Gegenständen ist, ein begründetes Recht, welches zum Status quo gehört. Die preussische Regierung wird daher auch eben so wenig, als die herzoglich nassauische, es künftig dulden, dass von den auf ihrer Rheinstrecke befindlichen Octroi-Bureaux solche An-

weisungen der provisorischen Verwaltungs - Commission, wie in Hinsicht der Schiffer Stinnes ergangen, und welche so augenscheinlich ihre Befugniss überschreiten, und die den Unterthanen der Uferstaaten zustehende Berechtigungen beschränken, befolgt werden. Es versteht sich von selbst, preussischer Seits, dass hierbei kein ausschliesslicher Vortheil für eigene Unterthanen beabsicktiget wird, und dass jedem Schiffer anderer Uferstaaten, welcher mit umschlagsfreien Producten Cöln vorbeigefahren ist, die Rückladungen von Landesproducten frey steht. Nach eingezogenen Nachrichten sind auch wirklich 16 Gilde und

3 Kleinschiffer von Mainz mit	32400	Zentner.
2 Bauernschiffe von Basel	2260	id.
2 dergleichen von Schröck	1353	id.
13 Kleinschiffer von Mannheim	8473	id.
Zusammen . .	44486	Zentner

im Jahr 1819 vor Cöln vorbeigefahren, und keinem derselben sind auf dem preussischen Gebiete Rückladungen von Landesproducten verweigert worden. Ebenso sind von *niederrheinischen* Schiffern, worunter die meisten *Holländer* waren *oberhalb* Cöln, und hauptsächlich innerhalb der preussischen Uferstrecke, 185596 Zentner umschlagfreie Producte geladen worden.

3) Unter diesen Umständen ist es der preussischen Regierung unerwartet, dass bei Gelegenheit der Discussion über den vorliegenden Gegenstand sogar das Recht der Stadt Cöln, in Hinsicht mehrerer Gegenstände noch weiter auf die Ausübung des Umschlags zu verzichten, von einigen Seiten als zweifelhaft dargestellt worden ist. Der Beschluss des Oberbürgermeisters zu Cöln vom 24. August 1818 hatte den doppelten Zweck einmal, mehrere Local-Stappel-Misbräuche in Erhebung der Gebühren abzuschaffen über deren Fortbestehen selbst von der Central - Commission Beschwerde geführt wurde, dann aber auch denjenigen, unter den damaligen Verhältnissen einige fernere

Erleichterungen des Umschlagsrechts eintreten zu lassen, um einen sprechenden Beweis zu geben, dass die Stadt Cöln, bei möglichster ihres vorläufig noch bestehenden Rechts, dennoch gerne dazu beitragen wolle, den Verkehr mit teutschen Landesproducten zu erleichtern, und dass sie zu diesem Zwecke bereit sey, noch vor dem Zeitpunkte, in welchem Preussen zur definitiven Einstellung des Umschlagszwangs sich verpflichtet finden werde, einige finanzielle Vortheile fahren zu lassen. Die höhere Genehmigung des hiernach erlassenen Beschlusses vom 24. August 1818, konnte keinem Anstande unterliegen, und erfolgte auch unbedenklich. Wäre von einer weiteren Ausdehnung des Umschlagsrechts, etwa von einer Aufhebung der Bestimmungen vom 20. April und 7. November 1809, die Rede gewesen, dann aber auch nur alsdann hätte die Intercession der Central-Commission eintreten können. Ein theilweiser *Verzicht* auf ein Privilegium, welches noch besteht, eine freiwillige Erleichterung des wechselseitigen Verkehrs, kann aber nicht Gegenstand der Dazwischenkunft der Central-Commission, oder an ihre Einwilligung gebunden seyn, und es hat Niemand ein Recht gegen solche Maasregeln Einspruch zu thun, da nach den gewöhnlichsten Rechtsgrundsätzen es Gegenstand der freien Willkühr ist, von seinen Rechten und Privilegien Gebrauch zu machen oder nicht, und die Convention vom Jahr 1804 das Gegentheil hiervon, in Hinsicht des Cölner Umschlags, keineswegs bestimmt hat.

Eine Meinung, dass die fragliche Verfügung den Status quo des Umschlagsrechts nur zu Gunsten der Kleinschiffer verändere, würde nicht richtig seyn, weil die theilweise Aufhebung des Umschlags darinn zu Gunsten aller Schiffer, folglich auch der Gildeschiffer, erfolgt, und die sub 2 mitgetheilten Angaben beweisen, welchen Gebrauch letztere davon machen. Die ausdrüchliche Wiederlegung einer Besorgniss endlich, dass die Aufhebung des Umschlags für einzelne Gegenstände einen nachtheiligen Einfluss auf die Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeit, die Umschlagsrechte zu Cöln in ihrem ganzen

Umfange aufheben zu lassen, äussern könne, ist um so überflüssiger, als die preussische Regierung, ihren Verpflichtungen auch hierinn getreu, oft genug schon den Zeitpunct der künftigen Aufhebung jener Rechte bestimmt bezeichnet hat

CONCLUSUM.

Die Central-Commission nimmt die gegenwärtige Eröffnung des königl. preussischen Hofes zur Nachricht an, und theilt dieselbe der Verwaltungs-Commission mit, um sich darnach zu bemessen; erneuert aber bei dieser Veranlassung ihre dringende Forderung, dass das längst rechtlich nicht mehr bestehende Umschlagrecht von Cöln der Vorschrift der Congressacte gemäss, unverzüglich gänzlich aufgehoben werde.

Hessen. Hält sich das Protokoll offen.

Pays-Bas. Persistant dans mes principes et sur le sens clair et littéral du traité de Vienne et de la convention de 1804, tel que l'art. 31 nous prescrit de la maintenir, et me réferant à mes vôtes antécédens sur les divers points, que contient la note, que M.r mon très-honoré collègue de Prusse vient de donner au protocole, je dois me réserver mon explication ultérieure sur le contenu, en adhérant à la dernière partie de la conclusion de la Commission centrale, concernant la rélâche forcée de Cologne.

Preussen. Bezieht sich, hinsichtlich des letzten Absatzes dieser Conclusion, auf den §. III. des 174ten Protokolls vom 12. Mai letzthin und auf das Finale seiner heutigen Eingabe.

Note du Commissaire des Pays-Bas, concernant l'arrêté du Bourguemaitre de Cologne du 24 août 1818, qui affranchit plusieurs objets de la rélâche forcée de Cologne.

180.e séance, §. I., du 11 août 1820.

Pays-Bas. J'ai vû avec plaisir par la note, que M.r mon très-honoré collègue de Prusse a dictée au procès-verbal du 28 juillet dernier,

178.e séance, que le gouvernement de Prusse, en attendant l'exécution de l'acte de Vienne, réconnoit le principe du maintien provisoire du status quo, sous la convention de 1804, à l'époque de la conclusion de l'acte de Vienne.

D'accord avec lui sur ce que les modifications, que l'obligation de rompre charge (Art. 3 de la convention de 1804) a subies avant 1815, font partie du dit status quo, puisqu'elles ont eû lieu *d'une manière légale* par suite des arrangemens, *convenus* le 20 avril et 7 novembre 1809 entre les deux *gouvernemens interessés*, il m'est par contre impossible, pour rester conséquent, de considérer également comme faisant partie du status quo légal, les modifications qui se trouvent ajoutées aux premières par l'arrêté du Bourguemaitre de Cologne du 24 août 1818.

La convention de 1804 ne contient aucune disposition, qui donne au Maire (présentement Bourguemaitre) de Cologne le droit, de modifier un article quelconque, et par conséquent aussi pas l'art. 5 de cette convention, qui conserva les établissemens de rélâche existans dans la dite ville, en vue de police de navigation et d'utilité de commerce, mais nullement (voir l'art. 8) pour le rendre tributaire de cette ville de station.

Au contraire, tout changement de dispositions de la convention de 1804 devoit, aux termes de ses art. 129 et 130, être le résultat d'un commun accord entre les parties contractantes, lequel à plus forte raison étoit nécessaire pour toute modification de l'obligation de rompre charge, puisqu'une telle modification devoit produire, ainsi que M.r mon très-honoré collègue de Prusse l'observe très-judicieusement, des suites sur les autorisations de l'exercice de la navigation et par conséquent entrainer des changemens dans le dispositif de plusieurs autres articles de la convention de 1804.

Depuis l'existence de l'acte de Vienne la convention de 1804 ne peut plus subir des modifications, qu'en vertû et d'après les prescrits

de ce nouveau traité, lequel veut (art. 31) que tous les changemens provisoires à opérer, soient indiqués par une instruction intérimaire, que la Commission centrale est chargée de faire émaner au nom de tous les états riverains. Il en résulte, que ni d'après la convention de 1804, ni d'après celle de Vienne le Bourguemaitre de Cologne n'est compétent de modifier à son gré aucune disposition de la dite première convention.

On observe de plus, que, quant à l'art. 3 d'icelle (l'obligation de rompre charge) in specie, il ne pouvoit plus être question le 24 août 1818 d'une *rénonciation partielle et volontaire à un privilège encore existant* (termes de la dictée de mon très-honoré collègue M.r le Commissaire de Prusse) en faveur de certains produits des états riverains *allemands*, attendû que le privilège invoqué se trouvoit dèjà aboli depuis le 24 mars 1815 par un traité public, dans toute son étendue et pour la *France* et les *Pays-Bas* aussi bien, que pour les états corriverains *allemands*. On devoit donc être bien loin de s'attendre, que l'approbation supérieure auroit été accordée sans hésiter au-dit arrêté du Bourguemaitre de Cologne, qui se trouve évidemment en opposition avec les deux conventions suscitées, et change illégalement le statusquo conventionnel, dont le gouvernement de Prusse vient de professer le maintien provisoire.

Ce changement illégal du status quo, opéré par le Bourguemaitre de Cologne par rapport à l'obligation de rompre charge, ne peut et ne doit pas produire, à l'instar des modifications, qui ont eû lieu d'une manière légale, des suites sur les autorisations de l'exercice de la navigation, il ne peut et ne doit pas profiter ni au batelier Stinnes, ni à aucun autre batelier.

Je me réfère du reste à mon vote du 5 mai dernier, dans lequel en avouant, en vertu du statusquo, la légitimité du passe débout devant Cologne, dont jouit la houille, j'ai énoncé mon opinion sur la question des chargemens de retour dans le cas, où un batelier, profitant du passe débout, est sorti du rayon du Rhin, pour lequel il est patenté.

Tout en ajoutant foi à l'assurance, dont M.r le Commissaire de Prusse termine sa dictée, qu'il n'y a aucun motif de crainte sur l'influence désavantageuse, que pourroit avoir la suppression partielle de la rélâche forcée pour certains objets, sur l'accomplissement de l'obligation contractée de la faire cesser dans toute son étendue, je ne puis néanmoins, que persister dans mes protestations antérieures contre toute suppression partielle, par la raison, qu'elle est contraire à l'acte de Vienne, qui a prononcé la suppression des rélâches dans toute leur étendue et en faveur de tous les états coriverains sans exception.

Il me reste encore à dire un mot sur le changement, fait par le même arrêté du Bourguemaitre de Cologne, dans la perception des droits de grûe, de quai et de balance.

Ce changement avoit pour bût, selon la dictée de M.r le Commissaire de Prusse, d'abolir plusieurs abus, sur la continuation desquels la Commission centrale avoit elle-même porté des plaintes.

Si effectivement cet arrêté a fait cesser quelques abus, en affranchissant les cargaisons, qui passent débout, du payement des rétributions de grûe, quai et balance, un nouvel abus, plus considérable, doit avoir été occasionné par la manière, dont on tâche d'indemniser la caisse municipale du déficit dans la récette, résultant du dit affranchissement.

A en croire les avis reçus de commerçans de Cologne et d'après ce que des honorables membres de cette commission ont exposé à cet égard, le cas doit arriver, que par suite du dit arrêté du Bourguemaitre de Cologne, des marchandises, qui auparavant ne payoient qu'une fois 20 centimes par quintal à titre de droit de grûe, de quai et de balance (conformément à l'art. 8 de la convention de 1804) payent maintenant le double de cette rétribution, savoir 40 centimes par quintal.

Je propose à M.r le Président temporaire, d'inviter M.r le Commissaire de Prusse, de vouloir bien donner à la Commission centrale des renseignemens précis sur cet objet.

Beschluss der Central-Commission vom 25. August 1820 die Befugnisse der Kleinschiffer betreffend.

Die provisorische Verwaltungs-Commission wird andurch beauftragt, anstatt des von ihr vermittelst Bericht vom 10. d. M. in Antrag gebrachten *Beschlusses*, folgende *Bekanntmachung* sowohl an alle Erhebungs-Aemter, als an die Gilderäthe und Stations-Kontroleurs zu erlassen:

» Auf den Grund einer der Central-Commission durch den » königlich preussischen Bevollmächtigten gemachten Eröffnung, erklärt » sie, dass in Erwartung des vollständigen Vollzugs der bestehenden » Verträge, sämmtlichen den Rhein zu befahren geeigneten Schiffern, » von nun an, gestattet sey, mit allen Gegenständen, ohne umzuschlagen » an Cöln vorbei zu fahren, welche sowohl in Gemässheit der frühern » Bestimmungen vom 20. April und 7 November 1809, als durch die- » jenige des Oberbürgermeisters von Cöln vom 24. August 1818 sowohl » zu Berg als zu Thal, von dem gezwungenen Umschlag befreit worden » sind. «

Protestation du Commissaire des Pays-Bas contre la validité de l'arrêté du Bourguemaitre de Cologne du 24 août 1818 de l'extension des droits de la petite navigation au préjudice de la grande navigation, ainsi que de la conclusion ci-dessus.

182.e séance, §. II. de 1.e September 1820.

L'ouverture que M.r le Commissaire de Prusse fit à la Commission centrale le 28 juillet dernier (178e séance) m'avait mis dans la nécessité, de démontrer, ainsi que je l'ai fait par ma note du 11 août d.er (180 séance) que les franchises de la rélâche forcée de Cologne, accordées à certains objets par l'arrêté du Bourguemaitre de cette ville, en date du 24. août 1818, changeaient essentiellement le Status quo légal de la convention de 1804 à l'époque de la conclusion de l'acte de Vienne, qu'un tel changement par une telle autorité locale, con-

traire aux art. 129 et 130 de la première convention, se trouvait également en opposition avec l'art. 31 du dit acte de Vienne, qui veut, que jusqu'à la confection et sanction du réglement definitif, la convention de 1804 soit suivie, sauf à indiquer par une *instruction intérimaire*, à émaner *de la Commission centrale*, les articles de cette convention, qui se trouvent supprimés par les dispositions de lacte de Vienne et les nouvelles dispositions à y substituer, qu'enfin les dites franchises partielles, arrêtées par une autorité incompétente, constituaient une levée *partielle* de la rélache forcée de Cologne, contrairement à l'art. 19 de l'acte de Vienne, qui la déclare *supprimée dans toute son étendue.*

Il est impossible, que M. M. les Commissaires des états coriverains n'ayent pas partagé, en leur ame et conscience, l'opinion sus énoncée sur la nullité du dit arrêté, par lequel l'autorité locale de Cologne a empieté d'une manière irréguliére sur les attributions de la Commission centrale, instituée pour mettre à exécution l'acte de Vienne.

Aussi jusqu'a l'ouverture faite par Monsieur le Commissaire de Prusse le 28 juillet dernier, cette Commission s'était abstenue de prendre connoissance officelle du dit arrêté, et lorsque M.r le Commissaire prédit lui en annonça l'existence et l'approbation de l'autorité supérieure, qu'il avait reçûe; la Commission centrale prit une conclusion à la majorité des voix, par laquelle cette ouverture de M.r le Commissaire de Prusse fût *acceptée comme information* et communiquée à la Commission administrative, pour s'y conformer, en renouvellant toute fois ses instances pour que la rélâche forcée de Cologne, qui depuis longtems était aboliie de droit, le fût aussi de fait sans plus de delai, ainsi qu'il était prescrit par l'acte du congrés de Vienne.

Cette conclusion, à laquelle je n'adhérai que pour sa dernière partie, évite une explication positive sur la validité ou la non-validité de l'acte, qui a octroyé les franchises en question, sans en repousser la jouissance effective.

Mais il me semble, qu'il n'en est pas de même de la conclusion

que la majorité de la Commission centrale, composée de M. M. les Commissaires de Bade, Bavière, Nassau et Prusse a prise le 25 août dernier au protocole administatif, après que par ma note du 11 du même mois j'avais démontré la nullité de l'arrêté du Bourguemaitre de Cologne du 24 août 1818, et que la Commission administrative, par son rapport du 10 aout dernier a crû devoir appeller l'attention de la Commission centrale sur l'extension anti-conventionelle des droits de la petite navigation, qui serait occasionnée par l'exécution de l'ordre, de se conformer au contenû de la susdite ouverture de M.r le Commissaire de Prusse.

Cette nouvelle conclusion de la Commission centrale charge la Commission administrative, de faire la publication suivante:

» qu'en conséquence d'une ouverture faite par M.r le plénipoten-
» tiaire de Prusse à la Commission centrale, elle déclare, qu'en atten-
» dant l'accomplissement complet du traité existant, il est permis dés-
» à-présent à tous les bateliers, qualifiés à naviguer sur le Rhin, de
» passer devant Cologne sans rompre charge, tant en amont qu'en
» aval, avec tous les objets, qui sont affranchis de la rélâche forcée
» par les dispositions du 20 avril et 7 novembre 1809 que *par celles*
» *du Bourguemaitre de Cologne* en date du 24 août 1818. «

Cette publication à faire sous l'autorité de la Commission centrale renfermerait en elle l'aveu le plus complet de la validité de l'arrêté en question du Bourguemaitre de Cologne; ce serait approuver et proclamer hautement, au prix de quelques petits avantages offerts et acceptés, une levée partielle de la rélâche forcée de Cologne, qui d'après la nature et l'origine des objets affranchis, excluerait indirectement les chargemens, qui arrivent du royaume des Pays-Bas, contrairement à l'acte de Vienne, qui a supprimé la rélâche forcée pour tous les états coriverains et contrairement aux conclusions antérieures de la Commission centrale contre toute levée partielle. Celle-ci seroit même illusoire pour les états riverains situés au dessus

de Mayence aussi longtems, que la rélâche forcée de cette ville n'aura subi les mêmes modifications que celle de Cologne.

Les Commissaires de Hesse, de France et des Pays-Bas n'ont point pris part à la conclusion, par laquelle cette publication fut arrêtée, les deux derniers ont même formellement protesté contre la validité de cette conclusion per majora et contre le contenû de la publication, qui en devait être la suite.

Leurs protestations étaient fondées sur les motifs ci-après:

1) que par le dispositif de cette publication le Status quo de la convention de 1804, quant à la rélâche forcée et à l'exercice de la navigation se trouverait changé, autrement, que dans la forme et d'après la teneur voulues par l'acte de Vienne du 24 Mars 1815, d'après le quel la convention de 1804 ne peut plus, en général, subir des modifications que moyennant l'instruction intérimaire ou le règlement définitif (sauf ce que l'art. 31 ordonne au sujêt de la remise de l'administration et de l'introduction de la perception partielle) et d'après lequel encore, quant aux articles de cette convention in specie, qui concernent les relâches forcées, il ne peut plus être question de les *modifier* en faveur de quelques états riverains, mais de les déclarer *supprimées de droit et de fait*, dans toute leur étendue et pour tous les états coriverains.

2) que dans le cas particulier la majorité de voix ne pouvoit pas rendre valide la conclusion prise, parcequ'elle était évidemment en opposition avec les prescrits précités de l'acte de Vienne.

Il est nécessaire d'eclairer i i, en quoi consisteroirent les changemens du Status quo conventionnel par rapport à l'exercice de la navigation, dont il est parlé au N.ro 1 de la protestation susrélatée.

La publication conclûe, contre laquelle se dirige cette protestation, autorise, si je l'entends bien, tous les bateliers, à transporter les objets affranchis devant Cologne, sans faire la moindre distinction entre les

bateliers autorisés à exercer la petite navigation et ceux qui sont patentés pour l'exercice de la grande navigation."

Cette disposition, en tant qu'elle admet les bateliers de la *petite navigation* à faire des transports devant les ports de station, est contraire:

1) à l'art. 19 de la convention de 1804 d'aprés lequel les transports, qui se font d'une partie du Rhin à l'autre en passant *devant* Mayence et Cologne, appartiennent *à la grande navigation* et doivent par conséquent être faits, *avec* ou *sans* relâche, par les bateliers des deux associations, aux quelles la grande navigation est exclusivement confiée, tandis que les transports assignés à la petite navigation sont ceux, qui ne passent pas devant les stations;

2) contraire aux art. 20 et 21 de la convention de 1804, en étendant les limites, qui y sont assignées aux bateliers exerçant la petite navigation et amalgamant celle-ci avec la grande navigation.

Sans vouloir insister, à l'égard des franchises qui appartiennent au Status quo de la convention de 1804, sur une application trop rigonrense des dispositions, qui viennent dlêtre citées, on ne saura du moins pas meconnâitre l'obligation de l'administration supérieure, qui remplace maintenant l'ancienne direction générale, de tenir la main à ce que les bateliers, qui ne sont autorisés qu'à l'exercice de la *petite navigation*, et qui à la rigueur ne doivent pas dépasser les ports de station, ne conduisent devant ces ports d'autres chargemens, que ceux, à l'égard desquels les bateliers de la grande navigation, qui y-sont stationnés, ne prétendent pas faire valoir leur droit conventionnel, pour en faire le transport, comme c'est le cas pour la houille.

Cependant aux protestations précitées, fondées sur des dispositions positives de l'acte de Vienne, la majorité a fait la simple réplique: » que tout allégement de la navigation sécondait le but du traité de » Vienne. «

L'allégement de la navigation est sans doute le but, le principe

de l'acte de Vienne, mais en tendant vers ce but, la Commission centrale ne peut pas se dispenser, de suivre la marche que le même acte lui préscrit sous le titre: Mode d'activer le nouvel ordre des choses.

L'allégation du dit principe général ne pent donc pas infirmer les protestations des commissaires de France et des Pays-Bas contre la conclusion de la majorité au protocole administratif du 25 août dernier, attendû que ce n'est pas contre l'allégement de la navigation, que ces protestations sont dirigées, mais contre le mode d'opérer cet allegement, que la majorité veut suivre et qui est contraire à celui, que l'acte de Vienne a prescrit.

Du reste, dans le cas particulier, on est bien dans l'erreur, si l'on croit, que les franchises partielles de la rélâche forcée, que le Bourguemaitre de Cologne a octroyées procureraient à la navigation un allégement réel. Elles sont plutôt de nature, à produire l'effet contraire.

Car il est incontestable, que la modicité du frêt est un des moyens les plus efficaces, pour alléger et faire prospérer la navigation: or c'est la certitude, de trouver des chargememens de retour, qui contribue beaucoup à obtenir des prix de frêt modiques.

La Convention de 1804 avait du moins combiné l'institution des rélâches forcées de telle manière, que l'obtention des chargemens de rétour réciproques y étoit assurée.

Car en soumettant *également* la navigation *rémontante* et la *navigation descendante* à l'obligation de rompre charge à Cologne, l'une devait procurer à l'autre des chargemens de rétour.

Ce but est manqué, et on ne fait qu'empirer le système des rélâches forcées, dès qu'on ouvre la barrière de Cologne *à la navigation descendante seule*, et la tient encore fermée pour la *navigation rémontante.*

Car alors la première emporte au-délà de Cologne les denrées et marchandises, qui doivent former les chargemens de rétour *pour la navigation en àmont*, qui reste obligée, à décharger à Cologne.

Tel est cependant l'effet des franchises partielles dont il s'agit.

Car d'après la *nature* et l'*origine* des objets, auxquels elles sont accordées, ce n'est que la *navigation descendante*, qui peut en profiter, et qui diminue par-là considérablement le moyen, de donner, dans le port de Cologne, des chargemens de rétour à la *navigation rémontante*, venant des Pays-Bas, laquelle, n'étant pas dans le cas d'apporter de ces objets affranchis, y reste assujettie à la rélâche forcée.

L'inconvenient est d'autant plus grand, que la navigation en àmont est de beaucoup plus considérable, que celle en aval.

Et cette *navigation descendante*, qui, en profitant du passe-débout, prive la navigation *en àmont* des chargemens de rétour, n'y peut pas compter non plus à son tour, lorsqu'elle a dépassé Cologne.

Ce-ci suffira, pour faire voir, que les *franchises partielles* influent dèsavantageusement sur les prix de frêt, et minent ainsi le fondement de la prosperité de la navigation.

Cette considération s'est jointe aux prescrits de l'acte de Vienne, pour m'engager à élever la voix contre les franchises partielles en même tems, que je réclame la suppression des rélâches forcées dans toute leur étendue, qui amenera d'autres arrangemens pour s'assurer réciproquement les chargemens de rétour.

Persistant donc, par les motifs allégués, sur la protestation faite contre la publication conclue à la majorité des voix, et contre la conclusion elle-même, dont il est question, je prie Messieurs mes collègues, qui composent cette majorité, de prendre de nouveau cet objet en considération, et de péser dans leur sagesse, si son importance ne leur conseillera pas, de faire surseoir à l'exécution de leur conclusion, pour mettre le toût sous les yeux de leurs gouvernemens respectifs, au lieu de précipiter une démarche de cette conséquence, non obstant les protestations de deux Commissaires pour cause de déviation de la convention de Vienne.

Baden. Die Gründe mit welcher der königl. niederländische Herr Bevollmächtigte in der eben verlesenen Note den fraglichen Beschluss

der Central-Commission angreift, hatte ich bereits vor der Theilnahme an dessen Fassung in Ueberlegung gezogen. Unter dem Vorbehalte weiterer Erklärung, falls sie durch eine neuere Instruction nothwendig werden sollte, genügt es an folgenden Gegenbemerkungen.

Nicht der Bürgermeister zu Köln sondern das königlich preussische Gouvernement hat die Anzahl der Umschlagsfreien Gegenstände, welche die französische Regierung schon im Jahr 1809, jedoch nur ihrem Interesse gemäss, bestimmte, erweitert. Auch jetzt sind noch nicht alle Gegenstände vom Umschlage befreit, welche ihrer Natur nach, oder dem im Art. 8 der Convention von 1804 angegebenen Zwecke gemäss hiezu nicht geeignet seyn können.

Der Status quo der Convention von 1804 hat durch den Beschluss der Central-Commission keine Abänderung erleiden können; denn er ist *im Ganzen*, folglich auch in seinen einzelnen Theilen durch den Art. 19 des Wiener Vertrags aufgehoben.

Auch ohne eine interimistische Instruction kann die Central-Commission gestatten, dass von der Milderung eines odiösen, einzig nur auf städtisches Local-Interesse berechneten Privilegiums Gebrauch gemacht werde, um so mehr, wenn es nur noch factisch, nicht rechtlich besteht. Schon beim Abschluss der Convention von 1804 war es nicht die Absicht, *alle* Gegenstände des gemeinschaftlichen Verkehrs der Uferstaaten einem Stappel zu unterwerfen.

Man hat sogar in der Praxis Ausnahmen gemacht, welche in dem Beschluss des französischen Gouvernements vom 7. November 1809 nicht enthalten waren, einzig aus dem Grunde, weil Privilegien *gegen* die Schiffahrt und den Handel im *beschränctesten* Sinne interpretirt werden müssen.

Mit keinem Grunde kann der königlich niederländische Herr Commissär hier, wie in früheren Fällen, wo er anderer Meinung ist, gegen die Gültigkeit der Stimmen-Majorität nach Art. 17 der Wiener Convention protestiren; denn was die Central-Commission durch ihren

Beschluss bekannt machte, hat keine Beziehung auf den niederländischen Rheinantheil.

Baiern. Bemerkt mit Erwartung weiterer Instruction:

Dass gleich nach Errichtung der Rhein-Octroi zwischen der General-Direction der Rheinschifffahrt und der städtischen Behörde zu Cöln über die Ausführung der Art. 5 und 6 weitläuftige Verhandlungen und Erörterungen statt fanden.

Erst nach einer Menge Klagen, über die willkührliche Ausführung derselben entschied das französische Gouvernement am 7. November 1809 (indem sich bereits der Fürst Primas in einem Schreiben vom 20. April desselben Jahrs beifällig erklärt hatte) dass mehrere Landesproducte ohne Rücksicht auf die Stationen und die im 20. Art. der Octroi-Convention bezeichneten Strecken, auf dem ganzen Rheine freipassiren sollten.

Warum sollte man nun einer weitern Erleichterung in dieser Art wiedersprechen, die im Jahre 1818 durch die königlich preussische Regierung in Cöln verfügt wurde?

Die Rückfrachten für die Gildeschiffer werden dadurch vermindert, allein den Rhein abwärts sind die Kosten für die rückfahrenden Schiffer sehr unbeträchtlich, und was an den Rückfrachten für den einen Schiffer verlohren geht, gewinnt der Andre. Die Rivalität wird die Frachten-Erhöhung nicht zulassen, und das Königreich der Niederlande wird wohl thun, gleiche Freiheiten und Erleichterungen jedem Grad der Schifffahrt zu gestatten.

Wie sehr wäre dem oberländischen Handel zu wünschen, dass die Arnheimer Schifffahrt noch in Gang wäre.

Schon seit dem Jahr 1806 klagen die holländischen Schiffer, dass die Vorbeifahrt mehrerer Gegenstände am Hafen von Cöln sowohl ihnen als der Octroi-Einrichtung nachtheilig seye, weil man nicht wissen könne, ob andre dem Umschlag unterworfene und ihnen zukommende Ranggüter unter diesen Landesproducten versteckt wären.

Jezt führt man einen neuen Grund gegen diese Erleichterungen an, und stützt ihn auf die Besorgniss, dass eine stückweise Aufhebung des Umschlags die gänzliche Aufhebung verzögern werde, und dass dieses Verfahren gegen den 27. Art. der Wiener Convention streite.

Ich glaube im Gegentheil, dass diese Befreiungen und diese Erleichterungen, wenn nicht schnell doch nach und nach die neue Ordnung der Dinge, das ist die Einführung der Wiener Convention herbei führen *müssen*, und dass dadurch der grelle Uebergang von einem Standpunct zum andern verhütet wird, der die Folge einer schnellen Abänderung wäre.

Wer hann es ferner einem Uferstaate wehren, in seinen Häfen Einrichtungen zu treffen, die einerseits die Freiheit der Schifffahrt erleichtern und anderer Seits dem Handel gefällig sind. Dieses streitet heineswegs gegen den Sinn des 27. Art. der Convention, und es wäre zu wünschen, dass die Erleichterungen, welche zu Cöln schon vor 2 Jahren getroffen wurden, im Hafen von Mainz auch endlich verfügt werden möchten, damit dadurch das Versprechen in Erfültung gienge, welches der Grossherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte gegeben hat, dass gleichzeitig mit den Cöllnischen Umschlagsrechten die Mainzer aufgehoben würden.

Jede *Ausschliessung* eines einzelnen Uferstaates von diesen Freiheiten, wird wohl in so lange nicht statt finden, so lange der Rhein tracktatenmässig als ein gemeinschaftlicher Strom für die ungehinderte Schifffahrt der Uferstaaten und den freien Handel aller Nationen anzusehen ist.

Unter dieser Bemerkung bestättige ich meiner Seits, den von der Central-Commission in fraglichem Gegenstande genommenen Beschluss.

Pays-Bas pour la France. Se réfère aux insertions anterieures sur cet objet se tenant le protocole ouvert.

Hessen. Bezieht sich auf die über diesen Gegenstand zu erhaltende, und in den Protokollen vom 28. Juli und 25. August lezthin reservirte Instructionen.

Nassau. Da der königlich preussische Herr Bevollmächtigte gleichzeitig bei der Eröffnung wegen den Befreiungen von dem Umschlag in Cöln die Versicherung im Namen seines allerhöchsten Hofes wiederholt hat, dass diese Neuerungen den baldigen Vollzug der Wiener Convention nicht verzögern sollen, so glaube ich, dass der Innhalt der Note des königlich niederländischen Herrn Bevollmächtigten keinen Gegenstand zu neuen Deliberationen abgeben könne.

Preussen. Indem ich dem eben verlesenen Vortrag die gebührende Aufmerksamkeit zu widmen nicht verfehle, und mich beeilen werde, denselben meinem Hofe vorzulegen, habe ich die Ehre zu bemerken, dass nur ein vergleichendes Verzeichniss der vom gezwungenen Umschlag zu Cöln, sowohl zu Berg als zu Thal, befreiten Gegenstände nachweisen kann, in wie ferne die Bemerkungen über die Wahrscheinlichkeit der Vertheurung der Frachten Grund haben.

Immittelst kann ich nicht umhin, bei dieser Gelegenheit neuerdings meine lebhafte Bekümmerniss darüber an den Tag zu legen, dass man nicht gleich in den ersteren Monaten unseres Zusammentritts gefühlt hat, wohin uns das angenommene System führen müsse:

1) Preussen dahin zu bringen, den gezwungenen Umschlag zu Cöln auf anderem Wege, als dem des definitiven Reglements aufhören zu lassen; und

2) der königlich niederländischen Regierung das Recht an der Verwaltung des *conventionellen Rheines* vor dem obgedachten Zeitpunct Theil zu nehmen, zu zugestehen; ohne dass das nämliche Recht den Uferstaaten dieser Rheinstrecke, gegenseitig für den *niederländischen Rhein* zugestanden würde.

Ich stimme übrigens gegen die Suspension des Vollzugs des Beschlusses vom 25. August d. J.

Baden, Bayern, Nassau. Die Bevollmächtigten von Baden, Baiern und Nassau bemerken auf die preussische Abstimmung, dass gerade in dem, was geschehen, der Beweis liege, wie der Umschlag

auch vor dem definitiven Reglement aufgehoben werden kann, wie es die Convention wirklich vorschreibt.

PAYS-BAS. Sur ce que M.r le Commissaire de Prusse vient de dire au sujet de la levée de la rélâche forcée de Cologne, je me réfère outre plusieurs antécedents à la proposition conciliatoire pour la levée de la dite rélâche, que M.r le Commissaire de Prusse a fait le 30 août 1817, et qui alors fut acceptée par le Commissaire des Pays-Bas au 62.e protocole suivant du 5 septembre 1817, §. 1.

Pour ce qui regarde l'administration, il se réfère à ses dictées antérieures sur ce sujet; pour le reste il se tient le protocole ouvert pour lui et la France.

PREUSSEN. Ich begnüge mich, *mich an meine* Declaration vom 8. September 1818 zu beziehen.

CONCLUSUM.

Die Verfügung der Central-Commission vom 25. August an die Verwaltungs-Commission wegen der Befreiung vom Cölner Umschlage, bleibt in ihrer Kraft bestehen.

N.° XXV.

178*tes Protocoll vom* 28. *Juli* 1820 §. *V. die Arnheimer Geschwindschifffahrt betreffend.*

BAYERN. Mehrere Städte des Rheins, des Nekars und Mains bezeugen aus Gründen, dass durch die Aufhebung der Arnheimer Geschwindfahrt, die bisherige schnelle Versendung der Waaren aus den Seehäfen nach dem Oberlande leide.

Diese Arnheimer Fahrt gehört zur kleinen Schifferei, und in dieser Hinsicht steht sie vollkommen unter der königlich niederländischen Polizey.

Allein in so ferne der Handelsverkehr, im Ganzen und der Niederlande insbesondere mit solchen Einrichtungen in Verbindung steht, kann es den betheiligten Regierungen nicht uninteressant sein, über solche Verhältnisse nähere Aufschlüsse zu erhalten, und Nachbarstaaten, die zum Vereine gehören, haben einen Grund solche Aufklärungen zur geeigneten Kenntniss gelangen zu lassen.

Diese Schiffahrt hat nämlich in weit kürzerer Zeit die Waaren von Amsterdam zum Oberrhein gebracht. Sie hat geringere Frachtpreisse gesetzt und dadurch der bestehenden Gildeschifffahrt zum Vortheile des Handels, eine Concurrenz gebildet. Warum hat, (so fragt man mit Recht wenn man den Eingang des Gesetzes gelesen hat, welches die Arnheimer Fahrt aufhebt) selbst der Handelsstand und die Handelskammer in Amsterdam gegen diese Geschwindfahrt sich erklärt?

» die durch diese Fahrt hervorgebrachte Concurrenz machte bei
» den Gildeschiffern die Herabsetzung der Frachten nothwendig.
» Die Amsterdamer Handelskammer, welche bisher die Frachten
» zu Berg allein bestimmte, hatte durch diese Concurrenz-Fahrt
» einen Rivalen in der Frachtregulirung. «

» Auch soll der Fall eintreffen, dass die Handelsleute zum
» Theil dem Schiffer auf die Fracht selbst Abzüge machen; bei
» möglichst durch die Concurrenz herabgesetzter Fracht lassen sich
» Schiffer keine Abzüge gefallen. «

Auf diese Weise hat die Arnheimer Geschwindfahrt in Holland kein Glüch machen können, ja da man auf diesem Wege schnell und bestimmt in kurzen Zeitraumen frische Waaren aus Holland haben konnte, so machten die Oberländer Kaufleute seitdem zu Theil kleinere aber öftere Bestellungen. Dies genirte die Grosshändler der Seehäfen, weil denselben ohne grösseren Gewinn mehr Mühe gemacht würde.

Die Arnheimer Geschwindfahrt machte gleich bei Anfang ihrer

Entreprise schnelles Glück weil erstens seit 1818 die grosse Schleusse an der Waart 1 $\frac{1}{3}$ Stunde von Uttrecht in gänzlichem Verfall ist, und nur Fahrzeuge kleinerer Gattung, die an ihre Stelle gekommene Nothschleusse passiren können. Die Amsterdamer und Cölner Beurtschiffer müssen seitdem den eben so schwierigen als weit grösseren Umweg über das Harlemer Meer nehmen, und kommen statt sonst über Arnheim, nun über Dordt und Nimwegen auf die Route nach Cöln. Dieser Weg kann nur segelnd bei günstigem Winde, zurückgelegt werden, ja manche Stellen fordern gerad zu entgegengesetzten Wind, und noch dazu von ganz bestimmter Richtung, auf welchen daher immer mehr oder weniger gewartet werden muss.

Dieser nothgedrungene Umweg der grossen Schiffe giebt zweitens, zu einem neuen Hindernisse Veranlassung, nämlich, da diese Schiffe auf einerlei Wind warten müssen, so kommen auf dem Warteplatze viele Schiffe zusammen, und diese meistens dadurch zu gleicher Zeit zu Cöln an.

Daselbst befinden sich aber nur 5 Ausladewerke, wovon in der Regel 4 brauchbar sind. Oft könnten aus diesen grossen Schiffen der Zeit nach die Güter von Cöln schon in Mainz seyn, allein sie liegen noch im Schiff zu Cöln, weil sie nicht zur Ausladung gelangen.

Ein drittes Hinderniss hängt mit diesen beiden in Cöln durch die Einrichtung zusammen, dass die Spediteurs es dem Loss überlassen, welcher unter ihnen seine Güter dem gerade im Einladen begriffenen oberländischen Schiffer, und welcher die seinigen dem folgenden geben muss. Oft trifft es sich, dass ein Mainzer oder Frankfurter Schiffer schon 16, 17, 1800 Zentner an Bord hat, und ihm jetzt der kleine Rest, aus einem eben angekommenen Rotterdammer Schiff von 6 — 8000 Zentner durchs Loos zugetheilt wird, ohne zu beachten, dass diese wenige Collis sich vielleicht gerade auf dem untersten Schiffsboden befinden, und eine neue Ladung complet seyn kann, während der erste Schiffer warten muss, bis der kleine Rest aus den untersten Schiffsräum des Holländers hervorbkömmt.

Alle diese freilich zu beseitigende Hindernisse hat die Arnheimer Geschwindfahrt nicht getroffen.

Diese passirte die Nothschleusse die Ausladungen und Umladungen gingen schnell vor sich und hatten den Vortheil vor allen Gildeschiffern, zu jeder Zeit, schneller an Ort und Stelle zu seyn. Es verdient vielleicht noch einer Erwägung: ob unter solchen Umständen die Arnheimer Fahrt, nicht wenigstens so lange hätte geduldet werden sollen, bis die andere Schiffe die neue grosse Schleusse, welche gebaut werden soll, zu passiren im Stande wären, und die Hindernisse im Hafen in Cöln abgestellt seyen.

Ich lege die mir hierüber zugekommene Actenstücke der Zentral Commission und insbesondere dem königl. niederländischen Herrn Bevollmächtigten vor, um davon gefällige Kenntniss zu nehmen.

Mir scheint diese Fahrt so nüszlich zu sein, wie jene der Kohlennachen von Stinnes, welche unsere Frechte und andere oberländische Landesproducten in den billigsten Preissen dem Niederrhein zu führen.

Ich habe schon früher dieser letzteren Fahrt meine volle Zustimmung gegeben, uno wiederhole sie bei dieser Gelegenheit aus besonderem Auftrage meines allerhöchsten Hofes, weil es den Bestimmungen der Wiener Congress-Acte gemäss ist, alle Mittel zu suchen den Handel auf dem Rhein von allen lästigen Beschränkungen zu befreien.

PAYS-BAS. Cést l'engagement, qui a été contracté à Vienne, de conserver le Status quo à la convention de 1804 d'après l'art. 31 du traité, qui paroit avoir donné lieu, à la disposition, dont il est fait mention dans la note de M.r mon trés honoré collégue Baviére néanmoins je m'empresserai, de la communiquer à ma haute cour, dans l'attente de ses ordres.

CONCLUSUM.

Die Central-Commissin dankt dem königlich Baierischen Herrn

Bevollmächtigten für seine klare und interessante Darstellung der Arnheimer Fahrt *nach Cöln* und vice versa.

185.ᵉ protocole, du 22 Septembre 1820.

PAYS-BAS. Ayant examiné de plus près l'insertion, que M.ʳ notre très-honoré collègue de Bavière a faite au 178.ᵉ procès-verbal, rélativement à la suppression du comptoir d'expédition de Snoeck, Bresser et Balk à Arnheim; je ne crois pas nécessaire, d'y faire une réponse précise, ni de réfuter les particularités exposées ou mentionnées dans cette insertion, que j'envisage comme une simple communication. Cependant, pour l'intérêt de la chose et afin que mon silence ne soit pas mal interprêté, j'ai cru devoir consigner au procès-verbal, par rapport à la dite insertion, les courtes observations ci-après; savoir:

Que l'entreprise de Snoeck etc., ainsi que cela est tacitement avoué dans l'insertion en question et le doit être par quiconque connoit la chose, est dans tous les cas (même, quand à l'instar de M.ʳ mon très-honoré collègue de Bavière, on la représente comme étant en rapport avec la petite navigation, et que tout d'une haleine on avance et tâche de prouver par différentes déclarations, que cette entreprise est effectivement et uniquement destinée au transport de marchandises des ports maritimes sur le Haut-Rhin, le Neckar et le Mein, et tombe par conséquent dans la cathégorie de la grande navigation), que cette entreprise, dis-je, est contraire à la convention de 1804, au maintien delaquelle, dans le sens de l'acte de Vienne et spécialement dans celui de l'art. 31, les Pays-Bas se sont engagés;

Que par cette raison, le gouvernement des Pays-Bas, pour se conformer à cet engagement, a dû défendre l'entreprise, dont il s'agit, laquelle se trouvait en outre en opposition avec les règlemens sur la navigation du Rhin, qui sont en vigueur dans les Pays-Bas et appartiennent au status quo;

Que je ne doute pas, que la Commission centrale, en y réfléchis-

sant mûrement et avec impartialité, n'envisage la chose sous ce même point de vûe;

Que la question d'utilité de l'établissement à Arnheim, en elle-même un point sécondaire, a été décidée désavantageusement pour les entrepreneurs par les chambres de commerce et de fabriques d'Amsterdam, Rotterdam et Dortrecht, et a dû être décidée ainsi, parceque ces chambres, élevées au-dessus de la cupidité individuelle et de l'intérêt privé de quelques personnes et n'y prêtant point l'oreille, ne désirent autre chose, que la prosperité d'un commerce honnête, louable et généreux, qui ne perd jamais de vûe l'intérêt général, lequel, dans l'espèce, est sans doute le mieux assuré par des Beurtvaarten règlés;

Que donc aussi de ce coté l'arrêté de Sa Majesté le roi, mon auguste maître, en date du 16 fevrier dernier N.° 39, est parfaitement fondé et d'accord avec l'intérêt général et bien entendû du commerce, sur lequel les vues de quelques individûs, fondées sur l'intérêt privé, ne peuvent et ne doivent pas prévaloir;

Qu'enfin, puisqu'il parait, que la préférence, qu'on prétend avoir été accordée aux expéditions par Arnheim avec les bateaux de Snoeck etc. est uniquement fondée *sur* ou attribuée *à* ce, que la célérité de ces expéditions surpasse celle des Beurtvaarten; je suis spécialement autorisé, à donner à la commission centrale et au commerce allemand l'assurance, que le gouvernement des Pays-Bas s'occupe déjà dans ce moment d'un examen exact de la chose, et qu'il est entièrement disposé à prendre, d'après le résultat de cet examen, les mésures nécessaires, pour faire cesser le grief, dont il s'agit, et quelques autres, qui seront jugés pouvoir entraver l'intérêt du commerce et de la navigation en général;

Que le gouvernement des Pays-Bas nourrit par contre la juste confiance, que les etats riverains allemands seront également disposés, à concourir au maintien du traité de Vienne, en commençant à cette fin par maintenir le status quo légal et s'opposer à tout ce qui y est con-

traire, et que le commerce allemand, en mettant de coté toute prévention, et consultant son intérêt réel, voudra reconnoitre, que son désir ne peut être plus sûrement rempli, qu'au moyen de Beurtvaarten bien règlés, surtout, s'il veut seulement y cöopérer, ainsi qu'on peut l'espérer de sa part, dès qu'il y aura sérieusement réflêchi, attendû que l'expérience a suffisamment démontré l'utilité des Beurtvaarten, tandis que, d'après les exemples antérieurs, on peut calculer avec certitude, que des entreprises, telles, que celle de Snoeck etc., qui ne sont pas liées en elles-mêmes, d'aucune manière, à l'intérêt du commerce, ne durera pas plus longtems, que jusqu'à ce que les entrepreneurs auront atteint leur bût, qui n'est qu'une spéculation financielle, et que par conséquent de telles entreprises ne peuvent être considérées que comme très-dangereuses, et nuisibles pour le commerce et la navigation.

CONCLUSUM.

Die Central - Commmission bemerkt, dass sie bei Bearbeitung des definitiven Reglements auf die Prüfung der in der eben verlesenen Note aufgestellten Grundsätze zurückkommen werde.

N.° XXVI.

Note des Grosherzoglich Badischen Herrn Bevollmächtigten, die Umschlags-Befreiung des Blätter-Tabacs betreffend.

(Im Protocoll vom 9. Mai 1820.)

BADEN. In dem Berichte des Inspectors CAROVE an die Verwaltungs-Commission vom 28. Mai 1818, die Bestimmung der Gegenstände, welche ohne Umschlag am Cölner Hafen vorbeifahren können, betreffend, äussert derselbe:

» Ich werde dem königlichen Oberpräsidenten, Herrn Grafen

von SOLMS-LAUBACH zu bemerken mir erlauben, dass der deutsche Blätter-Tabac in Büscheln ebenfalls von der Umschlags-Verbindlichkeit befreit werde, indem dessen Umladung *nicht ohne beträchtlichen Verlust geschehen kann.* «

Zur Zeit, als dieser Bericht von der Verwaltungs-Commission vorgelegt wurde, beschloss die Central-Commission, dass die Verwaltungs-Behörde sich indirect für diesen wichtigen Gegenstand verwenden solle. Seitdem ist nichts in dieser Sache geschehen, und man hat auch nicht erfahren, ob und welche Schritte diesfalls von dem Inspector CAROVÉ gemacht wurden.

Beauftragt von meinem höchsten Hofe, auf die möchlichste *einstweilige* Stapel-Erleichterungen der Landesproducte, insbesondere des Blätter-Tabacs, *vorbehaltlich der bereits bestehenden conventionsmäsigen Rechte*, hinzuwirken, muss ich diesen Gegenstand wieder in Erinnerung bringen.

Die Tabacspflanze fordert bei dem Transporte eine äusserst zarte Behandlung. Das Ueberschlagen derselben ist, abgesehen von dem Zeitverluste, ihr höchst nachtheilig. Hierin liegt der Grund, dass die Ausfuhr dieses Landesproductes, dessen Anbau sich immer mehr vergrösert, nicht so stark betrieben wird, als es geschehen könnte, wenn keine solche, die Industrie der Rheinuferstaaten hemmende Masregeln zu Gunsten einiger Städte conventionsmäsig bestünden. Baiern, Hessen und Holland sind, gleich Baden, bei der Befreiung des Blätter-Tabacs vom Umschlage wesentlich interessirt. Alle Gründe, welche dieselbe, in Hinsicht mehrerer Landesproducte von dem Umschlage zu Cöln in einer unter dem Vorsitze des Herrn Oberpräsidenten Grafen von SOLMS-LAUBACH gehaltenen Conferenz veranlassten, treten hier in noch weit stärkerem Grade ein.

Ich trage daher darauf an, dass der Verwaltungs-Commission aufgegeben werde, diesen Gegenstand wieder in Anregung zu bringen, damit ein baldiges günstiges Resultat erfolge.

Bayern hat schon an einem andern Orte bemerkt, dass die Tabacsblätter so wenig als andere Producte, die den Umschlag nicht vertragen, längst in Mainz und Cöln dem Umschlag nicht hätten unterworfen seyn sollen. Da der Stapel *für Alles* durch die Convention von Wien aufgehoben ist, so kann für solche *einzelne Fälle jetzt* keine Befreiung mehr gefordert werden.

France. Comme Bavière et M.r le Commissaire des Pays-Bas.

Hessen. Ich habe kürzlich bei einer andern gegebenen Veranlassung über den fraglichen Gegenstand an meinen Hof berichtet, und sehe also deshalb einer höchsten Instruction entgegen.

Nassau. Ich theile die Ansicht des grosherzoglich badischen Herrn Bevollmächtigten über die besondere Schädlichkeit des Umschlags der Tabacsblätter, und es ist ohne Zweifel zu erwarten, dass von den betreffenden Regierungen von selbst, und ohne Rückbeziehung auf die übrigen Verhandlungen, dieser Nachtheil für den Anbau der Tabacspflanze entfernt werden wird.

Pays-Bas. Si dans le tems, où le Rhin a fait un fleuve commun entre la France et l'Allemagne, régi par la convention de 1804, plusieurs objets jouissoient et jouissent encore d'une franchise de la relâche forcée; la raison en est, que ces objets en avoient été exempts déjà avant la conclusion de la dite convention, laquelle, en *conservant* par l'art. 3 les établissemens de relâche, qui *subsistoient*, a prononcé aussi implicitement la *conservation* des franchises *subsistantes*, auxquelles elle a ajouté de nouvelles modifications, p. e. celle énoncée à l'art. 11.

L'acte de Vienne du 24 mars 1815 a maintenu la convention de 1804, jusqu'à ce qu'elle sera remplacée par le nouveau règlement, à charge néanmoins par la Commission centrale, d'indiquer déjà provisoirement, par une instruction intérimaire, lesquels de ses articles se trouvent supprimés par l'acte de Vienne et quelles autres dispositions il faut déjà à présent y substituer.

Il en résulte, qu'il ne compète qu'à la Commission centrale, d'opé-

41

rer des changemens à la convention de 1804, en se conformant à cet égard aux prescrits de l'acte de Vienne.

Or, l'acte de Vienne a supprimé par l'art. 19 les rélâches forcées.

La Commission centrale peut et doit donc, conformément à l'art. 31 de cet acte, indiquer par une instruction intérimaire, que l'art. 3 de la convention de 1804 se trouve *supprimé* par l'art. 19 de l'acte de Vienne; mais elle ne peut pas, sans s'écarter de ses prescrits, accorder des franchises partielles de la rélâche forcée en faveur de tels objets et en excluant encore tels autres, puisque ce ne serait que *modifier* l'art. 3 de la convention de 1804, tandis que d'après l'acte de Vienne, il faut le déclarer *supprimé*.

Appellée à mettre en exécution la suppression générale des rélâches forcées, prononcée par l'acte de Vienne, la Commission centrale ne sauroit pas, sans méconnoître les pouvoirs, qui lui sont délégués, aller solliciter directement ou indirectement, auprès de l'autorité locale de Cologne, la faveur d'une franchise partielle et fonder une telle sollicitation sur des franchises de ce genre, que cette autorité a accordées en date du 24 août 1818.

Une telle démarche contiendroit l'aveu de la compétence de cette autorité locale à modifier à son gré l'art. 3 de la convention de 1804 et l'approbation des modifications par elle faites, aveu approbatif, que certainement la Commission centrale ne voudra pas faire, qu'elle ne voudra pas prononcer à l'égard d'un acte, lequel, en affranchissant, p. e. les grains et sels de l'Allemagne *seule*, de la rélâche forcée, n'est pas marqué au sceau de cette union d'intérêts et de droits, qui existe entre les sept états riverains depuis la signature de l'acte de Vienne du 24 mars 1815.

Tout disposé, que je serai toujours à seconder les intérêts locaux des états coriverains là, où l'intérêt général n'en souffre pas, je dois régretter de ne pouvoir appuyer, par les motifs susénoncés, la motion de M.r mon très-honoré collègue de Bade, tendante à ce que la Com-

mission centrale fasse indirectement des démarches auprès de l'autorité locale de Cologne, àfin d'obtenir la franchise de la rélâche forcée pour le tabac en feuilles venant du Haut-Rhin.

En me prononçant ainsi négativement, je renouvelle à cette occasion ma protestation formelle contre les demi-mésures, qui tendent à modifier seulement l'art. 5 de la convention de 1804, à opérer une levée partielle des rélâches forcées en faveur de quelques objets et au profit de la navigation d'une partie des états coriverains, tandis que l'acte de Vienne a prononcé leur suppression totale sans réstriction.

J'ajoute la considération, que ces demi-mésures, ces franchises partielles ne manqueroient pas d'affaiblir les efforts réunis de tous les états riverains, pour applanir les obstacles, qui les ont privés jusqu'ici des fruits d'une navigation dégagée des entraves des rélâches forcées.

Preussen. Da ich mich, rücksichtlich der zu Cöln im Jahre 1818 verfügten Abänderungen, in der Ausübung des Umschlagsrechts bisher ohne Instruction befinde, so kann ich blos dasjenige *ad referendum* nehmen, was von Seiten meiner verehrten Herrn Collegen in dieser Angelegenheit in Antrag gebracht wird.

Praesidium. Wenn gleich in dem vorliegenden Falle der königlich preussische Herr Bevollmächtigte über die Umschlags-Befreiungen der Stadt Cöln vom 24 August 1818 mit seiner Aeusserung zurückhält: so bleibt ihm doch die rechtliche Verpflichtung, bei dem Bürgermeister der Stadt Cöln gegen die neuen Belastungen zu protestiren, die bei Gelegenheit obiger Befreiungen auf die ferner umzuschlagenden Güter gelegt worden, und deren Zurücknahme zu bewirken, gegen welche Belastungen schon früher von Seiten der Central-Commission protestirt wurde.

Sämmtliche Bevollmächtigte waren damit einverstanden, und Preussen nimmt den Gegenstand *ad referendum*.

Die Befreiung des Blätter-Tabacs von dem gezwungenen Umschlag betreffend, wurde am 28. Juli 1820 zu Protokoll gegeben:

PREUSSEN. Nach eingeholten Instructionen über den, ad referendum genommen, und in das Verwaltungs-Protocoll vom 9. Mai d. J. grossherzoglich badischer Seits gelegten Antrag: » die oberländischen » Tabacsblätter unter die Gegenstände zu beziehen, welche ohne um- » zuschlagen, bei Cöln vorbeigefahren werden dürften; « — beziehe ich mich zuvörderst an dasjenige, was meine heutige Abstimmung zum Haupt-Protokoll rücksichtlich des Rechts der *Stadt Cöln*, schon jetzt, in Hinsicht einzelner Gegenstände, sich des Umschlagsrechts freiwillig zu entäussern, enthält: erkläre aber zugleich, dass meine Regierung weder die Central-Commission, noch die provisorische Verwaltungs-Commission irgend für competent hält, über die einstweilige Befreiung anderer Landesproducte von dem Umschlage, welchem sie jetzt noch unterliegen, einen Beschluss zu fassen; dieses vielmehr nur der freien Erwägung der Regierungen, in deren Gebiet das Umschlagsrecht noch ausgeübt wird, anheim gestellt bleiben müsse.

BADEN. Behält sich seine Aeusserungen hierüber vor.

CONCLUSUM.

Die Central-Commission protestirt gegen die aufgestellte Behauptung über die Rechtmäsigkeit des Fortbestandes des factisch noch ausgeübten Umschlagsrechts und bezieht sich übrigens auch auf ihre Conclusion in dem Haupt-Protocoll vom heutigen.

PAYS-BAS. Je me réfère à mon avis donné sur l'article des feuilles de tabac au protocole du 9. mai 1820 et à mon insertion d'aujourd'hui au grand protocole, continuant à considérer toute mésure partielle, comme contraire aux intérêts généraux et au developpement du traité de Vienne, dont nous sommes chargés, en réiterant mon insertion au protocole législatif de ce jour au sujet de ce qui concerne la levée de la relâche forcée de Cologne.

N.° XXVII.

Note du commissaire des Pays-Bas concernant l'introduction de la perception partielle.

177.° séance, §. V. du 4.° juillet 1820.

Pays-Bas. En soutenant au 24 protocole séparé sur le partage des revenus de l'octroi, que les difficultés existantes au sujet du partage de la masse des produits de l'octroi de navigation, ne doivent point autoriser la continuation de cette communauté et arrêter plus longtems l'introduction de la perception partielle, je n'ai fait qu'insister sur l'exécution d'une disposition positive de l'acte de Vienne, qui porte: (Art. 31).

» A cette même époque (celle de la réunion de la commission » centrale) l'administration provisoire actuelle remettra la direction, » dont elle a été chargée, à la commission centrale et aux autorités » riveraines. La perception partielle des droits sera substituée à la per- » ception commune *et* l'on fera émaner au nom de tous les états » riverains une instruction interimaire etc. «

Il m'est d'autant plus permis de réclamer l'éxecution instantanée de cette stipulation, que les autres états riverains ont dans le tems démandé au gouvernement des Pays-Bas et obtenû une réduction de ses droits de péage conformement à la promesse faite par leur ministre à Vienne dans le cours des déliberations et que dans ce moment-ci il s'opère des réductions des droits perçus sur le Weser et l'Elbe.

Il résulte à l'évidence du texte littéral du traité, que bien loin que la perception partielle doive être réalisée *après* l'émanation de l'instruction interimaire, elle peut, à l'instar de la rémise de l'administration, même précéder, comme acte séparé, la publication d'une telle instruction.

Effectivement existe-t-il aussi, dans ce sens, un commencement d'exécution, attendû que la commission centrale par son publicandum du 10. octobre 1817 a pris les mesures nécessaires, pour que la perception des droits d'octroi se fasse dans chaque état riverain par ses employés, de sorte que pour accomplir l'introduction de la perception partielle, il ne reste que de pourvoir à ce que la perception des droits se fasse dans chaque état riverain aussi *pour le compte d'icelui.*

Or, aussi longtems que la Prusse perçoit des droits d'octroi *pour le compte des autres* états riverains, la perception est essentiellement commune, contrairement aux préscrits de l'acte de Vienne susrélatés.

Je dois donc être bien surpris de la protestation, que M.r le commissaire de Bade a faite contre mes instances pour l'introduction de la perception partielle, c'est protester contre l'execution de l'acte de Vienne, qui l'a préscrite.

Pour motif de cette étrange protèstation, M.r le commissaire de Bade a allégué, que tout changement du tarif qui profiteroit aux Pays-Bas seuls, devoit faire l'objet du réglement définitif.

J'ai l'honneur d'observer, que si pour sortir de la communauté de perception, il est necessaire, que la distribution du tarif entre les divers états riverains du Rhin conventionnel subisse un changement, en la rectifiant d'après les distances, il faut que ce changement se fasse, sans attendre pour cela le réglement definitif. Car il est hors de doute, que l'acte de Vienne, qui a voulû le bût (la substitution de la perception partielle à la perception commune) a aussi voulû le moyen (changement de la distribution du tarif).

La nécessité de ce changement ne peut pas être douteux, car c'est justement sur ce que la distribution du tarif n'est pas en proportion avec les distances respectives et que par suite de cette disproportion les bureaux prussiens perçoivent plus qu'il ne révient à cet état riverain, que les autres états riverains fondent la démande de partager dans les produits des bureaux prussiens.

Cette communauté, je le répete, est reprouvée par l'acte de Vienne, et la commission centrale ne saurait, sans s'écarter du dit acte, différer plus longtems la mise en exécution d'une disposition, qui doit considerablement alléger la navigation du bas Rhin et influer par là utilement sur celle des autres rayons du Rhin.

On est donc en droit d'attendre avec confiance de la part de la Prusse, qu'elle mettra un terme à la surcharge, qui pese dejà trop longtems sur la navigation du Ras-Rhin, en faisant cesser de suite le recouvrement de la portion du tarif, qui est perçue par ses employés pour le compte des états du haut Rhin.

En rendant à ces états la dite portion du tarif, il est possible qu'ils n'en rétireront pas le produit, que leur procuroit cette même portion, mise en recouvrement sur le Bas-Rhin, où la navigation est plus fréquente.

Mais peut on démander avec la moindre ombre de droit ou d'équité, que, pour ne pas blesser l'interêt du fisc des états du haut Rhin, les bateaux qui naviguent sur le Bas-Rhin restent plus longtems tributaires des dits états, quand même ils n'approchent pas leur territoire.

Dire, que l'avantage en tourneroit au profit des Pays-Bas seuls, ce seroit soutenir, que les Pays-Bas étoient seuls interessés à l'état florissant de la navigation du Rhin.

On a soutenû dans le tems, que les états du haut Rhin ne pouvoient pas, sans nuire à leur navigation, augmenter les droits d'octroi, qui s'y perçoivent. Cette considération, fut elle démontrée, n'autoriseroit pas la surcharge du bas Rhin, mais devroit plutôt engager les états du haut Rhin à concilier l'intéret majeur de la navigation et du commerce avec celui de leur fisc, en partant du principe libéral, que les signataires de l'acte de Vienne ont consacré dans l'art 4 du traité, c'est-à-dire, que le véritable intérêt des états riverains consiste à vivifier leur commerce.

Je termine par renouveller mes instances pour la prompte substitution de la perception partielle à la perception commune, conformement à l'art. 31 de l'acte de Vienne et en protestant sur ce fonds contre toute prolongation de la perception commune, j'entends, dans le cas contraire, réserver au gouvernement des Pays-Bas, comme aux parties, qui pourroient se trouver lesées par l'inexecution de la disposition de l'acte de Vienne, que j'ai invoquée, tous leurs droits à cet égard.

N.° I.

Auszug aus dem 192ten Protocoll der Central-Commission für die Rheinschiffahrt vom 17. November 1820. §. II. Die Schiffahrt zwischen Strasburg und der Schweiz betreffend.

BADEN. Ich bin nunmehr in Stand gesetzt, zufolge meiner in der Sitzung vom 27. v. M. gegebenen vorläufigen Erklärung der Central-Commission die 62 Artikel über Einführung des Octroi und Schiffahrts-Systems auf der Rheinstromstrecke von Strasburg bis an die schweitzer Grenze vorzulegen.

Indem mein höchster Hof durch diese aus eigener Bewegung erfolgende Vorlage einen erneuerten Beweis gibt, wie sehr er bei jeder Gelegenheit nach Erhaltung und Befestigung des gemeinschaftlichen Bandes strebt, wiederhole ich in seinem Namen, dass er in dieser, zum Theil gemeinschaftliche Gesichtspunkte darbietenden, Angelegenheit keine einseitige Verfügungen treffen werde, bevor er nicht die Abstimmungen über dieselbe vernommen haben werde. —

Aus diesem Grunde, und in Hinsicht der Nothwendigkeit, auf einem bedeutenden Theile des Rheinstroms neues Leben für die gesammte Handelsschiffahrt zu erwirken, ersuche ich aber auch die Central-

8

Commission ergebenst, dass ihr gefällig seyn möge, einen angemessenen Termin zur Instructions - Einholung und Abstimmung zu beschliessen.

Niederland für Frankreich nimmt den Gegenstand ad referendum.

CONCLUSUM.

Die Mitglieder der Central - Commission werden sich beeilen, aufs schleunigste ihre Abstimmungen über diesen Gegenstand vorzubringen.

Bade. Maintenant, en vertû de ma déclaration préalable, émise au protocole du 27. Octobre dernier, je suis mis à même de présenter à la Commission centrale les 62 articles, concernant l'introduction de l'octroi et du système de la navigation sur la distance du Rhin entre Strasbourg et les frontières de la Suisse.

Ma cour, en donnant par cette communication spontanée une nouvelle preuve de ses efforts, manifestés à chaque occasion pour maintenir et cimenter le lien commun; je répète en même tems en son nom, que dans cette affaire, qui présente en partie des vues communes, elle ne prendra pas des dispositions partielles, avant d'avoir entendu les votes sur cet objet.

Mais par ces motifs et eu égard à l'urgence, de faire naître une nouvelle activité sur une partie considérable du fleuve en faveur de l'ensemble de la navigation, je prie par contre aussi la Commission centrale, qu'il veuille lui plaire, de fixer un terme convénable pour la demande des instructions à l'émission des votes.

Pays-Bas pour la France; prend l'objet ad referendum.

CONCLUSION.

Les membres de la Commission centrale s'empresseront de produire le plutôt possible leurs votes sur cet objet.

Les Commissaires près la commission centrale de la navigation du Rhin, nommés pour l'exécution des art. 10 et 11 de la convention, signée à Vienne le 24 Mars 1815 par S. M. le Roi de France d'une part et S. A. Royale le Grand-Duc de Bade :

Considérant, que l'exécution de l'article 5 de la convention précitée, en ce qui concerne l'établissement des bureaux entre Strasbourg et Bâsle, ne dépend ni de l'émanation du règlement prescrit par l'art. 32 du même traité, ni de celle de l'instruction intérimaire, dont il est fait mention dans l'article 31 ;

Considérant enfin, qu'il importe à leurs cours respectives de former promptement cet établissement, qui doit contribuer essentiellement à donner une plus grande activité à cette partie du fleuve, trop-longtems négligée ;

Sont convenu des points et articles suivants :

ART. 1. La navigation entre Bâsle et Strasbourg sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à tout batelier, muni d'une autorisation pour naviguer, délivrée sous l'autorité de son souverain respectif, et visée par la commission d'administration provisoire à Mayence.

ART. 2. Les douanes des deux rives, n'ayant rien de commun avec les droits de la navigation, en restent séparées, et il leur sera expressement récommandé de ne mettre aucune entrave à la navigation ; en conséquence tout batelier, dès qu'il aura quitté les bords du fleuve, jouira d'une liberté pleine et entière, et ne pourra dans sa route et

avant d'être arrivé au lieu de débarquement, être assujetti à aucune autre visite qu'à celle des employés de la navigation, à moins qu'ayant commencé des versements frauduleux, il ne cherchât à fuir sur le fleuve, dans lequel cas les employés des douanes pourront exercer à leur égard toutes les mésures de répression, et toutes autres dispositions, qui sont en pratique sur les autres parties du fleuve, mais ils seront obligés d'en donner en même tems connaissance au bureau de navigation le plus proche du lieu, où aura commencé le versement frauduleux.

Art. 3. Dans le cas, où pour cause de vent, d'avarie, de péril imminent, ou pour tout autre événement de force majeure, un batelier quelconque serait forcé de stationner ou rélâcher sur un point des deux rives, au-delà de 24 heures, il devra en prévenir sur-le-champ le bureau des douanes le plus voisin, lui représenter son manifeste, feuilles de chargement, et récevoir, suivant que les circonstances l'éxigeront, un ou plusieurs préposés à bord, auxquels il ne sera tenu de donner qu'une place au feu.

Art. 4. Si le déchargement de l'embarcation est jugé indispensable, ce qui sera contesté au moyen d'un procès-verbal, dressé par l'autorité civile de la commune la plus voisine, par un employé du bureau de navigation le plus prochain, appelé à la diligence du batelier, et par le préposé placé à bord; ce déchargement s'effectuera sans rétard et provisoirement sur le bord du rivage, où l'embarcation aura été amarrée; mais aucun des collis ne pourra être enlevé, que sur la permission du chef du bureau des douanes, et en présence d'un préposé, qu'il déléguera.

Art. 5. Les marchandises ainsi débarquées seront transportées, sous l'escorte des préposés, dans un magasin de la commune, où se trouvera établi le bureau des douanes, pour être déposées et pris les mésures, que leur conservation nécessitera.

Art. 6. Le loyer du magasin, où les marchandises auront été déposées, sera avancé par le batelier, et remboursé par les propriétaires de ces mêmes marchandises. Ce magasin, qui offrira sureté et solidité pour la conservation des marchandises, sera fermé à deux clefs, dont l'une restera entre les mains du batelier, et l'autre en celles du Receveur des douanes.

Art. 7. Le procès-verbal de déchargement, auquel seront annexés le manifeste, feuillets de chargement et lettres de voiture, servira d'inventaire des-dites marchandises, et sera remis contre récépissé au Réceveur de la douane; il est libre au batelier de se faire délivrer copie du tout.

Art. 8. La sortie des marchandises déposées au magasin, qui devra avoir lieu aussitôt que les obstacles de la navigation ou la cause de l'avarie auront cessé, sera constatée par un procès-verbal, dressé et signé par les préposés de la douane et le batelier.

Art. 9. Dans les cas, où les causes qui rétarderaient la navigation ou le départ des marchandises, se prolongeraient de manière à faire désirer aux propriétaires de les rétirer du magasin; celles, dont l'entrée dans l'intérieur de l'état sur le territoire duquel elles se trouvent, ou dont le transit n'est pas prohibé, pourront être extraites partiellement et admises à circuler ou à transiter, après toute fois que les droits d'entrée ou de transit auront été acquittés suivant les tarifs existants des douanes.

Art. 10. L'octroi de navigation sur le Rhin, tel qu'il existe depuis Strasbourg jusqu'aux frontières du royaume des Pays-Bas, pourra, pour l'exécution de l'art. 5 de la convention de Vienne de 1815, être mis en activité sur la partie entre Strasbourg et Bâsle le 15.e jour qui suivra l'échange de la ratification des présentes conventions, et dans le cas, où cette ratification serait rétardée ou réfusé de la part d'une des hautes parties contractantes, il pourra être libre à l'autre de faire commencer sur-le-champ de sa propre autorité et pour son privé compte

à partir du , la perception basée sur les articles 5 et 6 de la convention de 1815.

ART. 11. Les hautes parties contractantes prennent l'engagement formel de ne grever la navigation d'aucuns autres droits quelconques, outre ceux fixés par la présente convention, sous quelque dénomination et prétexte que ce puisse être; mais sous la dénomination d'impositions, qui affecteraient la navigation, ne sont pas comprises les douanes, que chaque état a la faculté d'établir ou de conserver sur son territoire, et par lesquelles il peut faire lever des droits à son profit sur les marchandises, qui par le Rhin entrent dans son territoire, ou en sortent.

ART. 12. Quiconque qui se permettrait de percévoir sur la navigation du Rhin un autre droit que celui fixé par la présente convention, sera poursuivi et puni comme concussionnaire, et les droits indûment perçus seront remboursés.

Il en sera de même contre celui, qui apporterait un obstacle quelconque au libre passage des hommes et animaux employés à la manoeuvre des bateaux sur les chemins de halage des deux rives, ou qui percévrait un droit sur ledit passage, soit à l'allée, soit au rétour.

ART. 13. Il y aura deux bureaux pour la perception du droit de navigation sur le Rhin entre Strasbourg et Bâsle; l'un de ces bureaux sera situé sur le territoire français et l'autre sur le territoire badois.

Le gouvernement français déclare qu'il placera son bureau près du grand pont du Rhin vis-à-vis Kehl.

Le gouvernement badois déclare qu'il placera le sien au Vieux-Brisach.

ART. 14. Dans chacun de ces bureaux, il sera nommé par les gouvernements respectifs: un Receveur, un Controleur, un Visiteur; et attendû que le service de la navigation du Rhin exige des connaissances particulières, qui ne peuvent s'acquérir que par la pratique, il sera de plus nommé par les gouvernements respectifs, un surnuméraire.

Il sera en outre nommé deux bateliers pour conduire le canot des-

tiné aux visites et excursions, et pour faire le service du bureau, ainsi - que les commissions et messages, et afin que ces places soient données à des hommes expérimentés, et que par conséquent les employés soient en sureté, lorsqu'ils se font conduire par eux sur le Rhin, chaque Récéveur respectif présentera quatre sujets sur lesquels seront choisis les deux canotiers.

Art. 15. Les Récéveurs, Controleurs, Visiteurs et surnuméraires seront installés par le chef de l'administration, dans les attributions de laquelle chaque gouvernement respectif placera son bureau.

Les canotiers seront installés par le Récéveur du bureau auquel ils seront attachés.

Art. 16. Les Récéveurs, Controleurs, Visiteurs et surnumeraires prêteront entre les mains de l'autorité judiciaire, qui sera désignée par chaque gouvernement, le serment dont la teneur suit:

» Je jure de remplir avec fidélité et exactitude les fonctions, qui
» m'ont été conférées en qualité de . . . par mon souverain, et d'exé-
» cuter avec ponctualité les ordres et instructions, qui me seront don-
» nés touchant les dites fonctions, soit par la Commission centrale,
» soit en son nom par la Commission d'administration provisoire, et
» de ne percévoir ni faire percévoir soit en argent, soit en nature,
» rien au de là des tarifs fixés par le présent réglement.

Les canotiers prêteront ce serment entre les mains de chaque Récéveur.

Copies de cette prestation seront adressées par chaque Récéveur, tant à la Commission Central par l'intermédiaire de la Commission d'administration provisoire, qu'à l'administration riveraine dont il est fait mention à l'art. 15.

Art. 17. Tous ses employés seront simultanément soumis aux autorités designées dans l'article précedent; mais dans les cas de prévarication, d'inconduite ou d'insubordination, ils ne pourront être destitués ou suspendûs que par l'autorité riveraine, sur le rapport cir-

Je termine par renouveller mes instances pour la prompte substitution de la perception partielle à la perception commune, conformement à l'art. 31 de l'acte de Vienne et en protestant sur ce fonds contre toute prolongation de la perception commune, j'entends, dans le cas contraire, réserver au gouvernement des Pays-Bas, comme aux parties, qui pourroient se trouver lesées par l'inexecution de la disposition de l'acte de Vienne, que j'ai invoquée, tous leurs droits à cet égard.

N.° I.

Auszug aus dem 192ten Protocoll der Central-Commission für die Rheinschiffahrt vom 17. November 1820. §. II. Die Schifffahrt zwischen Strasburg und der Schweiz betreffend.

Baden. Ich bin nunmehr in Stand gesetzt, zufolge meiner in der Sitzung vom 27. v. M. gegebenen vorläufigen Erklärung der Central - Commission die 62 Artikel über Einführung des Octroi und Schiffahrts - Systems auf der Rheinstromstrecke von Strasburg bis an die schweitzer Grenze vorzulegen.

Indem mein höchster Hof durch diese aus eigener Bewegung erfolgende Vorlage einen erneuerten Beweis gibt, wie sehr er bei jeder Gelegenheit nach Erhaltung und Befestigung des gemeinschaftlichen Bandes strebt, wiederhole ich in seinem Namen, dass er in dieser, zum Theil gemeinschaftliche Gesichtspunkte darbietenden, Angelegenheit keine einseitige Verfügungen treffen werde, bevor er nicht die Abstimmungen über dieselbe vernommen haben werde. —

Aus diesem Grunde, und in Hinsicht der Nothwendigkeit, auf einem bedeutenden Theile des Rheinstroms neues Leben für die gesammte Handelsschiffahrt zu erwirken, ersuche ich aber auch die Central-

constancié et accompagné de pièces probantes, qui lui sera adressé par la Commission centrale, ou en son nom par la Commission d'administration provisoire pour les Récéveurs, Contrôleurs, Visiteurs et surnuméraires, et par les Récéveurs pour les canotiers.

Art. 18. Les Réceveurs jouiront dans chacun de ces bureaux d'un traitement fixe de 2400 francs; il leur sera en outre fourni gratis un emplacement pour leur bureau, à la proximité du fleuve.

Art. 19. Les controleurs jouiront d'un traitement fixe de 1800 francs.

Art. 20. Les visiteurs jouiront d'un traitement fixe de 1500 françs.

Art. 21. Les surnuméraires n'auront aucun traitement fixe; mais il leur sera alloué la moitié des traitements fixes et remises dévolus à l'emploi qu'il sera chargé de remplir par intérim, et dans le cas, que l'absence du titulaire se prolongerait au-de-là de 15 jours.

Ils jouiront en autre, exclusivement à toute autre personne, de la faculté de rédiger les manifestes et déclarations des bateliers et flotteurs (si mieux n'aimont ceux-ci les rédiger eux-mêmes), contre une rétribution, qui ne pourra excéder un demi-centime par quintal; ils seront en conséquence obligés de tenir les registres de correspondance, copier tous les états, et faire toutes écritures, que le service éxigera.

Chaque employé aura un droit acquis au grade, qui lui est immédiatement supérieur, si ce grade devient vacant, et si l'employé à les capacités suffisantes, et offre les garanties nécessaires pour gérer la place, à laquelle il doit être promû.

Art. 22. Les canotiers jouiront chacun d'un traitement fixe de 600 francs.

Art. 23. Il sera en outre prélevé dans chaque bureau 4 p. % sur les récettes, déduction faite préalablement des traitements fixes et salaires payés aux employés et canotiers.

La somme provenant de ce prélévement sera divisée en 15 parts et distribuée sous le nom de remises de la manière suivante:

Huit parts au Receveur;
Quatre parts au Controleur;
Trois parts au Visiteur.

ART. 24. L'article 29 de la convention de Vienne stipulant, que le soin d'accorder des pensions de rétraite aux employés, et des secours à leurs veuves et orphelins, est abandonné à chaque état riverain en particulier, les employés se conformeront, pour ce qui concerne la retenue sur leurs traitements et remises, à ce qui leur sera prescrit par l'administration mentionnée dans l'art. 15.

ART. 25. Au moyen des traitements, salaires fixes et remises, déterminés par les dispositions précédentes pour les Receveurs, Controleurs, Visiteurs et Canotiers, et conformément au serment, dont la formule est rapportée ci-dessus, il est défendu à tous et à chacun d'eux, d'éxiger, demander, récevoir ou retenir à leur profit particulier, quoi que ce puisse être, soit en argent, soit en nature, sous aucun prétexte, même comme témoignage d'affection et de réconnaissance de la part d'aucune personne interessée à la navigation du Rhin, à peine de privation d'un mois de l'entier traitement pour la première faute, de six mois pour la seconde, et à peine de destitution pour la troisième.

Le surnumeraire n'ayant pas de traitement encourra la destitution pour la premiére faute.

ART. 26. Nul ne sera admis à exercer d'emploi dans les dits Bureaux, qu'il ne sache parler et écrire en langue allemande.

ART. 27. Les Individus employés aux nouveaux bureaux de l'octroi du Rhin entre Basle et Strasbourg, devront exercer par eux-mêmes les fonctions qui leur seront confiées, et ne pourront se livrer au commerce, sous peine d'être destituées. Ils pourront toutefois exercer tout autre emploi compatible avec leurs fonctions d'employés de l'octroi, si leurs gouvernements respectifs, jugent convenable de leur en confier, soit pour améliorer leur sort, même dans le cas où les appointements de seconde classe leur seraient accordés, soit dans d'autres vues d'économie.

8

Les fonctions de douaniers, maitre de grue, de balances publiques et de courtiers de navigation, sont incompatibles avec celles de l'octroi du Rhin.

Les Employés ne pourront, sous la peine d'être destitués, s'absenter ou se faire suppléer, même pour un court espace de tems, que du consentement par écrit, des autorités diverses auxquelles ils seront subordonnés.

Art. 28. Les Receveurs fourniront, avant d'entrer en exercice, un cautionnement pour sûreté de leur gestion, qui, aprés avoir été établi suivant les lois et usages des pays respectifs, sera discuté et reçu par l'administration riveraine, mentionnée à l'art. 15.

Art. 29. Les nacelles et canots de chacun de ces bureaux porteront le pavillon de l'état riverain, auquel ils appartiennent; mais pour les désigner comme destinés au service de la navigation, il y sera ajouté le mot *Rhenus.*

Art. 30. Les employés de l'octroi de navigation du Rhin étant obligés par leur fonctions de se présenter pardevant les autorités riveraines, pourront, de même, que les autres employés du Rhin conventionnel, porter un uniforme, qui les fasse reconnaitre, et qui est réglé ainsi qu'il suit :

Habit de drap bleu foncé de la taille, adoptée pour les autres employés de l'état riverains, vestes et culottes blanches, avec boutons portant le mot *Rhenus*; chapeau à trois cornes avec une cocarde de l'état riverain, ganse en argent: la broderie sera celle fixée par l'art. 89 de la convention de 1804.

Art. 31. Sur toute embarcation naviguant sur le Rhin, il sera inscrit aux deux cotés de la poupe, en caractères distincts et bien lisibles, 1.° le nom de ladite embarcation; 2.° celui du domicile du batelier, auquel elle appartient; 3.° le nombre de quintaux de 5 myriagrammes, formant sa capacité, et 4.° le numéro du registre du procès-verbal du jaugeage géométrique.

Il est accordé un an, à compter de l'ouverture des dits bureaux, pour remplir cette formalité: cette époque passée, toute embarcation non-jaugée, si elle passe devant un des dits bureaux, ou si elle est rencontrée par une nacelle portant le pavillon de la navigation du Rhin, pourra être retenue jusqu'à ce que le batelier ou conducteur ait payé une amende de 12 francs.

Les deux tiers des amendes de cette espèce appartiendront au Visiteur, et l'autre tiers aux canotiers du bureau, à la diligence desquels ladite embarcation aura été retenue.

Art. 32. Chaque batelier, nacellier ou flotteur, naviguant sur le Rhin, devra être muni d'un manifeste ou déclaration, qui contiendra

1.° Son nom et domicile.

2.° Le lieu du chargement, ou de la construction des trains et radeaux.

3.° Le nom et numéro de l'embarcation avec la capacité ou la désignation, si les trains ou radeaux sont avec ou sans surcharge.

4.° Le nom du pilote ou contremaître, auquel, en l'absence du propriétaire, la conduite du bateau, train ou radeau est confiée.

5.° L'énumération et la désignation des espèces, quantités et poids des marchandises, qui y sont chargées, ou l'espèce et la quantité des bois, dont les trains sont composés.

Les flotteurs devront en outre joindre à leurs manifestes un régistre du produit cubique de chaque arbre mésuré partiellement.

Ces manifestes, qui seront rédigés et signés dans la forme prescrite pour les autres bureaux, ou au lieu de chargement, ou au premier bureau, devant lequel l'embarcation ou le train et radeau passent, seront exhibés au passage devant chaque bureau, et il y sera fait une récapitulation, signée par le Receveur et le Controleur, de la perception, qui aura lieu.

Les employés de la navigation, embarqués dans une nacelle ou canot, portant pavillon du gouvernement, pourront éxiger dans leurs

excursions cn rivière, l'exhibition de ces manifestes ou déclarations et quittances de payement de la part de tout conducteur d'embarcation, train ou radeau, en tel endroit du Rhin qu'il soit rencontré.

Le principal employé y apposera son visa, sans éxiger aucune rétribution quelconque, et fera mention du lieu, du jour et de l'heure.

Il ne sera fait aucune perception par les employés de l'octroi, qu'elle ne soit mentionnée au bas du manifeste du chargement, et que de plus il n'en soit délivré au conducteur de l'embarcation, ou du train ou radeau une quittance particulière.

Art. 33. Le droit de navigation sur le Rhin sera perçu dans les bureaux entre Bâsle et Strasbourg :

1.° Pour la navigation, qui se fait en remontant le Rhin, d'avance et à raison de la distance à parcourir.

2.° Attendu, que la France a déclare vouloir placer son bureau près du grand pont du Rhin, vis-à-vis Kehl, pour celle, qui se fait en descendant le Rhin à raison de la distance parcourue, qui sera toujours comptée au bureau du Vieux-Brisach, comme si les bateaux et trains étaient partis de Bâsle, et au bureau du grand pont du Rhin, en face de Kehl, comme s'ils étaient partis du Vieux-Brisach.

Cette différence de percepticn a été ainsi adoptée, parce qu'afin d'éviter dans l'intérêt du commerce la multiplication des bureaux, il n'en est point établi à la proximité de Bâsle.

Art. 34. Indépendamment du droit sur les denrées ou marchandises, dont il sera parlè ci-après, il sera perçu dans chacun de ces deux bureaux pour chaque embarcation chargée ou non, du port de 50 quintaux et au-dessus, un droit de réconnaissance, réglé comme suit :

Pour une embarcation de	50 à 299 quintaux	. .	» fr.	10 ct.
	300 à 599 —	. .	1 »	— »
	600 à 999 —	. .	2 »	— »

Pour une embarcation de	1000 à 1499 quintaux	4	fr.
	1500 à 1999 —	6	»
	2000 à 2499 —	9	»
	2500 et au-dessus	15	»

Ce droit sera perçu jusqu'à ce que l'embarcation ait été jaugée géométriquemeut d'après la capacité déclarée par le conducteur, mais vérifiée par les employés.

ART. 35. Le système décimal est adopté pour les poids et mésures mentionnés dans le présent règlement et les tarifs y fixés; en conséquence le mètre servira de mésure de longueur, et le kilogramme pour le poids.

ART. 36. Par le mot quintal on entendra le poids de 50 kilogrammes ou 5 myriagrammes, équivalant en l'ancien poids de France, de marc à 102 ℔. 2 onces 2 ½ gros, en poids de Cologne à 106 ¾ ℔.; en poids de Mayence à 106 ℔. 5 onces, en poids d'Amsterdam à 101 ℔. 3 onces.

ART. 37. Les droits de navigation seront rapportés pour toutes sortes de marchandises au quintal (brut) désigné dans l'article précédent; à cet effet l'on se servira dans ces deux nouveaux bureaux, pour réduire au poids, les mésures des boissons et autres objets liquides, ainsi que les objets non-pésables, des tables publiées par l'ancienne administration, en exécution des art. 97, 104 et 105 de la convention du 15 Août 1804.

ART. 38. La perception se fera sur les deux rives en francs et centimes sans fractions, mais on ajontera un centime pour celles au dessus de 5 dixiemes de centime, après avoir ainsi calculé les droits, on en réduira le montant dans la monnaie ayant cours lègal dans les caisses publiques de la rive, où est situé le bureau, et le batelier ou flotteur aura la faculté de payer dans telles espèces que bon lui semblera d'après le tarif, qui sera affiché dans le bureau.

Les régistres seront tenus en francs et centimes et en langue alle-

mande; mais il sera tontefois libre au gouvernement français, de faire tenir dans son bureau le régistre du Controleur en langue française.

Art. 39. Les droits de navigation sur les marchandises transportées par le Rhin, seront perçus dans chaque bureau sur chaque quintal brut de 50 kilogrammes, conformément au tarif suivant, qui, en exécution des articles 3 et 5 de la convention de Vienne du 24 Mars 1815, peut être calculé en raison des distances d'un bureau à l'autre, et en proportion de la totalité du droit fixé pour la partie du fleuve entre Strasbourg et les frontières du royaume des Pays-Bas à deux francs en remontant le Rhin, et à un franc trente trois centimes en descendant;

Savoir :

1.° En remontant le Rhin,				
au bureau du grand pont du Rhin, en face de Kehl, dix-huit centimes, cy	»	fr.	18	cent.
au bureau de Vieux-Brisach dix-huit cent., cy	»	»	18	»
Ensemble trente-six centimes . .	»	»	36	»

1.° En descendant le Rhin,				
au bureau du Vieux-Brisach douze cent., cy .	»	fr.	12	cent.
au bureau du grand pont du Rhin, vis-à-vis Kehl, douze cent.	»	»	12	»
Ensemble vingt-quatre centimes .	»	»	24	»

Les parties contractantes n'entendent pas, par la présente fixation, renoncer au droit, qu'elles ont d'élever le tarif au maximum, accordé par les articles 3 et 5 de la convention de 1815, si à l'avenir elles devraient le juger convénable.

Art. 40. Le droit de navigation sur les bois de charpente et de construction se percévra au mètre cube, réduit en quintaux comme ci-après.

Le mètre cube de bois de chêne, orme, frêne, cerisier, poirier,

pommier, cornier, payera à chaque bureau, si c'est en remontant, autant que deux quintaux et demi de marchandises, conformément au tarif ci-dessus N.° 1, et si c'est en descendant, autant que quatre quintaux de marchandises, conformément au tarif N.° 2.

Le mètre cube de bois de pin, sapin, melèse, hétre, tremble, peuplier, érable, aune et autres bois blancs ou résineux, payera de même, si c'est en remontant autant qu'un quintal et un quart de marchandises conformément au tarif N.° 1. et si c'est en descendant autant que deux quintaux conformément au tarif N.° 2.

ART. 41. Les yachts, diligences d'eau et autres embarcations, destinés expressément au transport des voyageurs, soit qu'ils ayent ou non des passagers, payeront le droit de navigation, comme s'ils étaient chargés du quart des marchandises qu'ils pourraient embarquer en raison de leur tonnage. Ainsi un yacht susceptible de porter 400 quintaux de marchandises, payera comme s'il était chargé de 100 quintaux de marchandises, conformément aux deux tarifs cy dessus et ainsi à proportion. Il sera accordé 25 kilog. à chaque voyageur.

ART. 42. Les bateaux et nacelles de Marché, destinés au transport d'objets de consommation et des personnes allant aux marchés ou en revenant, ne seront soumis aux droits de navigation, pour les personnes qu'ils ont à bord, qu'à raison du 20.e de leur capacité. Ainsi un bateau susceptible de porter 400 quintaux payera pour les personnes comme s'il était chargé de 20 quintaux de marchandises.

Les autres marchandises chargées sur les dites embarcations seront en outre soumises aux droits fixés par les deux tarifs cy-desus.

ART. 43. Aucun objet transporté par le Rhin de quelque nature et dessination qu'il soit, ne passera devant le bureau de navigation en exemption totale des droits; mais pour l'avantage de l'agriculture et de l'industrie des pays riverains, les hautes parties contractantes sont convenu de reduire au double droit de reconnaissance, au 2.° et au quart du droit, les objets cy-après denommés.

Art. 44. Seront soumis au double droit de reconnaissance les terres à pot, à pipe, à foulon, pierres à batir, sables et graviers, pavés pour les rues et chemins, engrais et amendement pour les terres, tels que fumier, marnes et cendres lessivées, paille au chaumes, foins, fascines à épis, lait et beurre frais, oeufs et volailles, fruits et legumes frais, racines comestibles.

Ainsi un bateau chargé de 50 à 299 qt. de l'un de ces objets payera pour les droits d'octroi 20 ct. et ainsi à proportion, indépendamment du droit de reconnaissance d'après le tonnage du bateau.

Mais si sur le même bateau conjointement avec les articles cy-dessus spécifiés, il s'en trouve quelques autres, ils seront portés à part sur le manifeste et payeront les droits ainsi qu'ils sont dûs pour chacun d'eux.

Art. 45. Seront soumis au 20.^e du drois règlé pour chaque bureau par les deux tarif, les objêts suivants:

Platre et Chaux, Briques, tuille, carreaux de terre, ciment provenant de tuiles ou carreaux, ardoises, poterie commune, houille ou charbon de terre et de pierre, tourbe, bois à bruler, fagots, charbons de bois ou de tourbe, mineral metallique, pierres alumineuses et vitrioliques, balais de bouleau, lessive de savon, eau salée provenant des salines.

Art. 46. Seront soumis au quart du droit règlé par l'art. 39 les objêts cy-apres: mineral de calamine, pierres à meule, marbre brut, pierres à carreler et à aiguiser, sel de mer ou de salines, rafiné ou non rafiné, fer en gueuse, froment, seigle, orge, avoine, millet, fêves, pois et autres grains on graines légumineuses, farine et gruaux de toute espèce, écorces à tar, poix et goudron, cendres non lessivées, plaques brutes d'acier, craië rouge.

Art. 47. Seront en consequence passible de la totalité du droit fixé par les deux tarifs, tous les objets, qui ne se trouvent pas denommés dans les trois articles précedents, ou qui n'auraient pas été com-

pris dans l'une de ces trois classes d'exceptions par les administrations, qui ont successivement regi le Rhin depuis la convention de 1804.

Art. 48. Les receveurs après avoir payé à la fin de chaque mois les appointements et remises alloués à chaque emploi, verseront le restant de la recette entre les mains de la personne, qui leur sera indiquée par l'administration mentionnée dans l'art. 14.

Art. 49. Pour opérer le partage prescrit par l'art. 6 de la convention de Vienne, chaque receveur dressera et se communiquera respectivement à la fin de chaque trimestre l'état des recettes faites pendant le dit trimestre dans son bureau, et lorsqu'il résultera de la balance faite sur ces états, qu'il a été perçu sur une des deux rives une somme plus forte que sur l'autre, le receveur de la Rive, où cette perception aura été la plus forte, devra sur les fonds courants du mois suivant, tenir compte de la moitié de la différence au receveur de l'autre rive; si les fonds courants du mois ne suffiraient pas pour liquider cette différence, il sollicitera auprés de l'administration, mentionnée en l'art. 14, les fonds nécessaires, afin que le mois, qui suivra le trimestre, ne s'écoute point, sans que cette balance ait été soldée.

Chaque Réceveur se portera en récette et en dépense des sommes provenant de ces différences, mais ni eux ni les autres employés ne jouiront d'aucune remise sur ces récettes.

L'administration de l'octroi de la navigation du Rhin restera chargée de dresser et d'établir le décompte définitif des états riverains entre eux, de manière, que chacun d'eux recevra la moitié du produit net de la perception réunie des deux bureaux.

Art. 50. Chaque état riverain se charge de l'entretien des chemins de hallage, qui longent son territoire, ainsi que des travaux nécessaires dans le lit du Rhin pour la même étendue. Mais la Commission centrale et en son nom la Commission d'administration provisoire exerceront une inspection et surveillance particulière sur l'exécution des travaux, que cet entretien en bon état éxige.

3

8

Art. 51. Les droits de la navigation du Rhin entre Strasbourg et Bâsle ne pourront jamais être affermés soit en masse, soit partiellement.

Art. 52. Aucune demande en exemption ou modération des droits ne sera admise, ni par les Receveurs de la navigation, ni par aucune autre autorité quelconque, quelque soit la nature, l'origine, la destination des embarcations, des effets ou des marchandises et à quelque personne, corps, ville ou État souverain, que les uns et les autres appartiennent, comme aussi pour quelque service ou par quelque ordre que le transport s'en effectue, et ce non-obstant tous privilèges et usages contraires.

Art. 53. Si même une embarcation, son chargement ou partie d'icelui, après avoir acquitté les droits de navigation dans un ou les deux bureaux, viennent à être avariés, ou même à périr entièrement par quelque cause, qui ce puisse être, aucune demande en exemption ou restitution de tout ou partie des droits perçus ou à percevoir, ne sera admise, non-obstant tout règlement ou usage contraires.

Art. 54. Les conducteurs d'embarcations ou trains et radeaux qui auront contrevenu à quelqu'une des dispositions de la présente convention ou des réglemens qui en dériveront, pourront être retenûs, ainsi que leurs embarcations, trains ou radeaux, dans le lieu où il aura été informé contre eux, jusqu'à ce qu'ils ayent acquitté les droits dûs par eux, ainsi que les amendes et frais que leur conduite aura occasionnés, à moins qu'ils ne fournissent sur les lieux une caution reconnue solvable et admise par le receveur du bureau qui sera saisi de l'affaire.

Art. 55. Si les employés de la navigation se trouvent dans la nécessité de rétenir quelqu'embarcation, train ou radeau naviguant sur le Rhin, ils ne pourront le faire qu'après avoir dressé au préalable un procès-verbal contenant les motifs de cette mesure extraordinaire, et si même les circonstances les obligent de plus à amener les dits bateaux,

trains ou radeaux à quelque point de l'une ou l'autre rive, il leur est recommandé très expressement d'en prévenir de suite les employés des douanes de la rive où ils les feront ammarrer; tout retard dans cette formalité pourra être pouni par la destitution; les précautions à prendre de la part des douanes en pareil cas seront les mêmes, que celles dont il est fait mention dans les Art. 3 à 9.

Art. 56. Si d'après les vérifications, qui seront faites par les employés de la navigation, il appert que les conducteurs d'embarcations, trains ou radeaux, n'ont pas exhibé dans les lieux où ils devaient le faire, les manifestes et déclarations dont il est parlé dans l'art. 32, ou que ces manifestes ne sont pas reguliers et conformes à la vérité, soit pour la quantité soit pour la nature des objets transportés, ou si après avoir exhibé des manifestes exacts, les dits conducteurs parviennent à se soustraire à l'acquittement du droit de navigation en tout ou en partie, ils seront obligés de payer par forme d'amende, le double des droits auxquels ils ont voulu se soustraire, et independamment des dits droits.

Ainsi le doublement aura lieu sur la totalité du chargement, s'il n'y a point eû d'exhibition de manifeste la où elle devait se faire ou si une embarcation étant chargée a été déclarée à vuide; mais si l'infidélité dans les manifestes ou déclarations n'est que d'une partie des chargements, cette partie seule sera assujettie au doublement des droits.

De même si l'infidélité consiste à avoir dissimulé la veritable nature des objets, le doublement ne portera que sur l'excédant des droits, auxquels un énoncé fidèle eut donné lieu.

Dans tous les cas, la somme à doubler, toujours indépendamment des droits dûs, se composera d'autant d'articles qu'il y aura eû de bureaux où les droits auront été fraudés en tout ou en partie.

Art. 57. Lorsqu'un ou plusieurs employés de la navigation, revetûs de leur uniforme, ou munis de leur commission, se presenteront devant les dépositaires de l'autorité publique en un lieu quelconque de

l'une ou de l'autre rive pour réclamer l'appui du souverain territorial, dans l'exercice de leurs fonctions, notamment pour retenir des embarcations, trains ou radeaux et leurs conducteurs, et les empêcher de se soustraire au payement des droits de navigation, il devra être fait droit sans delai à leur requisitoire.

Art. 58. Les mésures, que les Receveurs de la navigation seront dans le cas de prendre, en exécution des art. 31, 54 et 56, pour réprimer et punir ceux, qui contreviendraient à la présente convention, seront exécutées par provision, mais lorsqu'elles donneront lieu à des plaintes, les réclamants auront leur recours d'abord pardevant la Commission d'administration provisoire, et en dernier ressort pardevant la Commission centrale. Ces décisions provisoires et définitives ne constitueront les réclamants en aucuns frais.

Art. 59. Les Receveurs de la navigation pourront faire surveiller la confection des trains, afin de constater la quantité de bois, qui les compose, même quand les trains se confectionneraient à quelque distance du lieu, où le bureau de navigation est établi.

Art. 60. S'il arrivait (ce qu'à Dieu ne plaise), que la guerre vint à avoir lieu entre les deux états, la perception du droit de navigation continuera à se faire librement, sans qu'il y soit apporté d'obstacle de part ni d'autre.

Les embarcations et personnes employées au service de la navigation jouiront de tous les privilèges de la neutralité, et il sera accordé des sauves-gardes pour les caisses et bureaux.

Art. 61. Jusqu'à la confection et sanction définitive du nouveau règlement prescrit pour tout le cours du fleuve par l'art. 32 de la convention de Vienne de 1815, ou jusqu'à l'émanation de l'instruction intérimaire, mentionnée par l'art. 31 du même traité, les dispositions de la présente convention seront exécutées selon leur forme et teneur, et il ne pourra être allégué pour les interprêter et y suppléer, en ce qui concerne la navigation du Rhin et sa police, que les conventions du

15 Août 1804 et 24 Mars 1815, ainsi que les décisions, tant des administrations successives, qui ont régi la navigation du Rhin, que de la Commission centrale.

Art. 62. A ces fins le présent traité après avoir été ratifié par les parties contractantes, expedié en triple, sera déposé aux archives de la commission centrale pour la navigation du Rhin.

Il sera joint au présent traité, par le commissaire badois, une traduction du dit traité en langue allemande, certifiée par lui conforme au texte original français.

N.° II.

Auszug aus dem 27. Protocoll der in Folge der Bestimmungen des Wiener Congresses in Dresden zur Organisirung der Elbe-Schifffahrt versammelten Commission, den Magdeburger Stapel betreffend.

Dresden, den 1ten Juli 1820.

§. 84.

Die in der vorigen Conferenz §. 82. bemerkte preussische Denkschrift den Magdeburger Stapel betreffend wurde verlesen, wie folgt:

Preussen. In der Schlussacte des Wiener Congresses ist Art. 114 bestimmt worden:

On n'établira nulle part des droits d'etape, d'echelle, ou de relâche forcée. Quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que les etats riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit, ou du pays où ils sont établis les trouveroient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

Diese Bestimmung legt einer hochlöblichen Elbschifffahrts-Commission auch die Verbindlichkeit ob, dass bis jetzt bestehende Stapel-Recht der Stadt Magdeburg zum Gegenstande ihrer Verhandlungen zu

machen und die Frage über dessen fernere Beibehaltung in Berathung zu nehmen; mir als königlich preussischen Commissär kömmt es zu, die Gesichtspunkte näher anzugeben und zu entwickeln, von welchen bei der Entscheidung dieses Gegenstandes insbesondere dürfte ausgegangen werden müssen, und ich erlaube mir daher darauf den folgenden Vortrag zu richten.

Vorab sey es mir vergönnt, mit wenigem historisch das Entstehen dieser Berechtigung zu berühren und den Umfang ihres jetzigen Bestandes anzugeben.

Magdeburg ist im Besitz des Stapelrechts seit der Zeit Karls des Grossen, also in einem Besitze der tausendjährig und deshalb wahrhaft ehrwürdig ist.

Die erste Erwerbung geschah titulo gratioso. Dagegen wurde die Stadt im Jahre 1547 dieses Rechts nach der Acht und Ober-Acht Kaisers Karls des 5ten für verlustig erklärt und dasselbe an das Churhaus Brandenburg geschenkt.

Das Churhaus brandenburg entsagte indess, durch Vermittelung der Churfürsten Moritz und August zu Sachsen, dieser Schenkung und nach einem im Jahre 1554 geschlossenem Vergleiche, verblieb der Stadt das Recht gegen eine Abfindung von 45,000 Gulden. Dadurch hat die Stadt den Stapel unläugbar titulo oneroso erworben.

In neueren Zeiten ist die Berechtigung vielfach und von mehreren Seiten angefochten worden; doch ist sie bisjetzt durch die Heiligkeit des wohlerworbenen Rechts und durch die Ehrwürdigkeit des uralten Besitzes beständig beschützt und erhalten geblieben.

Der Umfang des Stapelrechts gieng ursprünglich soweit, dass alle vor Magdeburg vorbeigehende und daselbst zur Umladung kommende Waaren dort drei Sonnenscheine feil gebothen werden mussten.

In dieser Ausdehnung ist die Gerechtsame indess schon seit längerer Zeit nicht mehr ausgeübt, vielmehr beschränkt sie sich jetzt nur auf das

Recht einer gezwungenen Umladung; droit de relâche forcée, — und der Spedition durch Magdeburger Kaufleute.

Es ist nicht zu leugnen, ein solches und ähnliche Stapel-Gerechtigkeiten aus Eigennutz gesucht, aus Schwäche und oft aus Verlegenheit und Drang der Umstände zugestanden und errungen, haben in unserm deutschen Vaterlande mannigfache und gerechte Beschwerden über Bedrükkung und Erschwerung des Handels erregt und die Nation empfindet es wohlthätig, dass die neueren Zeiten und freisinnigen Ansichten, die Beschränkung und Einziehung dieser zu sehr vervielfältigten monopolistischen Gerechtigkeiten möglich gemacht haben.

Dagegen ist es auch wiederum leicht erweislich, dass sehr viele dergleichen Vorrechte nur hervorgerufen und bewilligt sind, entweder wegen des wirklichen Nutzens, den sie dem Handel und dem Verkehr im Allgemeinen brachten, oder aus einer von Lage und Verhältnissen hergeleiteten Nothwendigkeit. Diese Behauptung wird man aufs vollständigste durch die Erinnerung an die Einrichtungen bestätigt finden, welche in dieser Hinsicht von der alten Hanse ausgingen, diesem nicht sowohl kräftigen und mächtigen, als höchst einsichtsvollen Bunde Handeltreibender Städte, der Deutschlands Handel zu einer Höhe und zu einem Flor erhob, wie er nie früher hatte, wie er nachher nicht wieder erreicht hat.

Bei der Hanse scheint es namentlich vorherrschender und allgemein gültiger Grundsatz gewesen zu seyn, die Strohmschiffahrt in angemessenen Zwischenräumen durch Anlegung von Stapel und Factoreyen zu unterbrechen und an denjenigen Puncten auch eine Vertauschung der Schiffgefaesse eintreten zu lassen, wo eine veränderte Beschaffenheit des Strohmes andere Gefaesse, andere Einrichtungen und andere Kenntnisse nothwendig oder wünschenswerth machten. Diese wohlbegründete Vorsicht wird noch durch den Umstand verstärkt, dass Flussschiffe in der Regel nicht mit *der* Sorgfalt und Dauerhaftigkeit gebauet werden, wie sie zu langen Reisen durchaus erforderlich ist und dass daher die

Kaufmannsgüter einer Gefahr des Verderbens ausgesetzt werden, wenn sie zu lange in einem und demselben Flussschiffe eingeschlossen bleiben.

Dass auch solche Umstände und Rücksichten auf das Ent- und Fortbestehen des Stapels zu Magdeburg durch so viele Jahrhunderte, mit eingewirkt haben, und dass man schon darin dessen allgemeine Nützlichkeit und Nothwendigkeit begründet finden müsse, scheint um so weniger bezweifelt werden zu dürfen, als über dieses Stapelrecht durchaus nie so laute und dringende allgemeine Klagen geführt sind, als über derartige nicht so in der Natur der Sache und der Verhältnisse begründeten Rechte in anderen Städten, die daher auch schon längst den Forderungen einer unbefangeneren und und einsichtsvolleren Zeit haben weichen müssen und ihre Wirksamkeit verlohren haben.

Dass auch noch jetzt bei der Schifffahrt auf der Elbe dergleichen Rücksichten gelten und zum allgemeinen Besten der Schifffahrt und Handlung in Betracht kommen müssen, wird von Sachverständigen durchaus nicht in Abrede gestellt werden können. Selbst durch den zur Berathung bei einer verehrlichen Commission vorgelegten Entwurff zum Elbschifffahrts-Reglement ist dies aufs Bestimmteste schon anerkannt und im Art. 49 ausgesprochen. Es heisst daselbst:

> Da aber die Schifffahrt auf der Elbe besondere Erfahrung und Localkenntnisse erheischt, so sind die resp. Uferstaaten übereingekommen, an die Stelle der bisherigen partiellen Ortsgilden gemeinschaftliche Innungen eintreten zu lassen und sie in *Sectionen*, nach den *Bedürfnissen der Stromtheile*, die sie zu befahren bestimmt sind, abzutheilen.

Nun was hier als nothwendige und nützliche Maasregel vorausgesetzt ist und was erst eingeführt werden soll, auf das nähere Gutachten von Sachverständigen eine Unterbrechung der Schifffahrt, eine Umladung, das ist es ja nur was in Magdeburg bereits factisch vorhanden ist, und was diesen allgemeinen Nutzen den man erst erzielen will, schon seit Jahrhunderten unläugbar und im höchsten Grade wirklich

geleistet hat und noch leistet. Mit welchem Rechte würde man an die plötzliche Vernichtung aller dieser Verhältnisse denken können, so lange Geschichte und Bestehen ihren grossen Werth in den Augen aller Sachkundigen behalten? Mit welchen Gründen der Klugheit und der Billigkeit würde es gerechtfertigt werden können, heute voreilig, alte und gediegene Verhältnisse zu zerreissen und zu vernichten, um morgen sie aller wahrscheinlichkeit nach, an demselben Orte und unter den bisherigen Bedingungen, vielleicht nur unvollkommner, wieder herzustellen?

In dieser Betrachtung scheint es daher gewiss viel gerathener und einem ruhigen, überlegten Organisations - Verfahren angemessener, das wohlbegründet Bestehende vorläufig zu respectiren und eine Aenderung dann erst vorzunehmen, wenn eine *vorhergegangene* genaue, sorgfältige und unpartheiische Prüfung durch eigentliche Sachverständige *erwiesen* hat, dass das Vorhandene schädlich und unnöthig ist und einer Veränderung unterworfen werden muss.

Ohne dem Resultate einer solchen sachverständigen Untersuchung über das Stapelrecht von Magdeburg vorgreifen zu wollen, erlaube ich mir in Gefolge der vom Magistrate zu Magdeburg erhaltenen Mittheilung nur nachrichtlich anzuführen, dass: als im Jahre 1809 ein Handelsvertrag zwischen Westphalen und Sachsen beabsichtigt wurde und dabei auch die Aufhebung des Magdeburger Umlade - Rechts zur Sprache kam, die Kaufleute und Schiffer zu Dresden und Pirna schon erklärt haben sollen,

»dass ihnen daran nicht besonders gelegen sey, sie vielmehr damit
»ganz zufrieden wären, wenn es bei der bestehenden Ordnung
»sein Bewenden behalte.«

Ferner hat nach der Versicherung des Magistrats zu Magdeburg der sächsische Generalconsul Michaelis zu Hamburg, ein doch gewiss vom Handel und dem Interesse seines Landes wohl unterrichteter Mann, sich mit Bestimmtheit dahin geäussert:

8

dass das Aufhören des Umlade-Rechts zu Magdeburg dem sächsischen Handel unmöglich Vortheil bringen könne, weder für Dresden noch für Pirna und am wenigsten für Leipzig. Letztere Stadt besonders müsse wünschen, die Elbschifffahrt bei ihrer bisherigen vortrefflichen Einrichtung erhalten zu sehen.

Er verlangt nur eine amtliche Aufforderung, um genügende Beweise für diese Ansicht vorzubringen.

Es ist mehr als zu wahrscheinlich, dass ein grosser Theil des Hamburger Handelsstandes sich auf eine für Magdeburg gleich vortheilhafte Art äussern würde und wäre es der Fall, so würde doch gewiss eine solche Meinung, das Gutachten eines Platzes, wo die Begriffe über Handel und Schifffahrt durch eine hohe theoretische Ausbildung und durch die umfassendsten und vielseitigsten Erfahrungen geläutert sind, die erste und wichtigste Berücksichtigung bei der Entscheidung des vorliegenden Gegenstandes verdienen.

Nach diesen allgemeinen Vorausschickungen über die Begründung des Magdeburger Umlade-Rechts in der Natur der Verhältnisse und der örtlichen Umstände selbst, *welcher den Beweis seiner Nothwendigkeit schon in sich schliessen*, sei es mir vergönnt, sofort einem noch liegenden und gewöhnlichem Einwurfe zu begegnen,

»nämlich dem, dass wo die Natur und alle Umstände schon so »für eine Sache sprechen, es ganz überflüssig sey, sie noch durch »besondere Vorrechte aufrecht halten und beschützen zu wollen.«

Ein solcher Einwand ist im Allgemeinen ganz unrichtig, denn damit würde man alle Einrichtungen über den Haufen werfen und gerade müssten diejenigen am Ersten aufhören, die durch Angemessenheit und Zweckmässigkeit sich am meisten auszeichnen möchten.

Bei der Erörterung des vorliegenden Gegenstandes darf er aber gar nicht erhoben werden, indem dabei zunächst nicht davon die Rede ist, etwas neu hinzustellen und einzurichten, vielmehr nur zu untersuchen ist, ob ein factisch bestehendes Recht in *natürlichen Verhält-*

*nissen wohl begründet erscheint und in dieser **Existenz bisher** allgemeinen Nutzen gewährt hat.*

Ich maasse mir nicht an, erschöpfend den vielseitigen Nutzen angeben zu können, den Handel und Schifffahrt bisher aus dem Stapelrecht der Stadt Magdeburg speciell gezogen haben; aber als die wesentlichsten und am meisten in die Augen springende Vortheile werden erwähnt werden können:

1) Schnelligkeit, Erleichterung und Ordnung im Betriebe der Schifffahrt und bei den Waaren-Versendungen.

Die durch das Umladerecht bedingte Regelmässigkeit des Waarenzuges hat es möglich gemacht, damit allgemein vortheilhafte Einrichtungen in Verbindung zu bringen, die sofort aufhören müssen, sobald eine Ungebundenheit eintritt, die wenn auch nur auf kleine, jedoch *gewisse* und *sichere* Vortheile mit Bestimmtheit nicht mehr Rechnung machen lässt. So ist die Vereinigung möglich geworden, und entstanden, welche zwischen den meisten Magdeburgischen Kaufleuten und einer Anzahl von Schiffern, (ohngefähr drittehalbhundert) die theils in Magdeburg selbst, theils an der Elbe und Saale wohnen, eingegangen ist.

Nach derselben haben sich die Kaufleute nämlich verbindlich gemacht, ihre Versendungen nach Hamburg und ihre Beziehungen von daher, nur durch die zur Vereinigung gehörige Schiffer besorgen, diesen unverschuldete Schäden nach allgemeinen Assecuranz-Bestimmungen zu vergüten, und ihnen die Ladung durch besonders dazu bestellte Schiffs-Abfertiger oder Procureurs jedesmal anweisen zu lassen, ohne dass sie nöthig haben, sich selbst danach zu bemühen und umzusehen. Dagegen haben dann auch die Schiffer die Verpflichtung übernommen:

a) sich eine bestimmte vergleichungsweise sehr ermässigte Frachttaxe gefallen zu lassen,

b) die Verladungen stets prompt und bei *jedem Wasserstande* zu besorgen,

c) nur mit Gefässen zu fahren, deren Beschaffenheit vorher von einer aus Kaufleuten, Schiffern und Sachverständigen bestehenden Commission gut gefunden ist,

d) das Gefäss nur mit *einer gewissen*, seiner Grösse nach *geringen* Anzahl von Centnern zu beladen und nicht zu überfrachten.

Die allgemeinen wichtigen Vortheile aus diesen Einrichtungen sind in die Augen fallend. Ordnung, Schnelligkeit, Sicherheit, Wohlfeilheit der Fracht sind die unmittelbaren Folgen davon und der sichere Calcul, den nun der Kaufmann im Voraus Hinsichts der Frachtkosten, machen kann, entfernt auch im Voraus manche Bedenken und oft sehr unangenehme Verlegenheiten.

Bestände diese Vereinigung nicht, wie sie denn in bisherigem Umfange nicht ferner Bestand halten kann, wenn für die Elbschiffahrt völlige Regellosigkeit ausgesprochen werden sollte, indem dann für Kaufmann und Schiffer aller Rückhalt weg fällt Kraft dessen sie jetzt lästige Verbindlichkeiten gegen einander wohl übernehmen können; — so entsteht zunächst ein allgemeines, Verwirrung bringendes Drängen der Schiffer nach den Ladungsplätzen, jeder sucht Ladung so gut er kann; er will so viel einnehmen als sein Schiff nur irgend tragen kann, da er nicht sicher ist ob er eine zweite Ladung erhält und überladet daher; da er die Ladung einzeln zusammen suchen und holen muss, so entstehet Aufenthalt und durch kostbare Liege - Tage wird seine Fracht nothwendig vertheuert, nicht zu gedenken, dass dadurch die Gefahr und die Neigung zur Veruntreuung der Ladung ganz gewiss vermehrt wird. Zu Zeiten und bei gutem Wasserstande wird sich in den Ladungsplätzen die Zahl der Ladung suchenden Schiffer unmässig anhäufen, zu anderen Zeiten wird Mangel daran seyn; die Aufsicht auf tüchtige und sichere Schiffgefaesse würde nicht mehr so unmittelbar ausgeübt werden. Lauter Nachtheile, die für den Flor des Handels und auch selbst für die Schifffahrt unberechenbare Folgen nach sich ziehen müssten.

In dieser Hinsicht erwähne ich nur beiläufig, dass auch die Kaufleute und Schiffer von Berlin schon seit einigen Jahren, damit umgehen, unter sich ähnliche Verbindungen zu errichten, deren Ausführung aber insbesondere dadurch erschwert und hingehalten wird, dass hier nicht wie bei Magdeburg ein vorhandenes Stapelrecht die Vollziehung erleichtert.

2.° Auch die Sicherheit des Handels wird durch das Umladerecht in Magdeburg befördert.

a) Unter den Gegenständen, die zum grossen Handel gehören, gibt es viele, namentlich Oehle, Weine, andere spirituose Getränke, Syrup und mehrere andere Flüssigkeiten überhaupt die der Leckage unterworfen, andere, die dem Verderben durch Gährung ausgesetzt, noch andere, die leicht schmelzbar sind, wiederum andere, die durchaus nicht lange nass und feucht gelegen seyn dürfen. Alle diese Waaren haben es nöthig, öfters nachgesehen und umgeladen zu werden und man würde den höher liegenden Handelsplätzen gewiss einen sehr üblen Dienst erweisen, wenn man ihnen dergleichen Waaren direct aus der See, wo sie auch schon gelitten haben können, oder selbst von Hamburg zuschicken wollte.

b) Erst unterhalb Magdeburg fängt das Fahrwasser der Elbe vorzüglich an, durch Versandungen und andere oft schnell wechselnde Ereignisse unsicher zu werden und diese wird ein Schiffer aus entfernteren Gegenden nie so gut kennen lernen und vermeiden können, als der Schiffer aus Magdeburg, der nach der jetzigen Einrichtung ausschliesslich nur die Strecke bis nach Hamburg und durchaus gar keine andere befährt.

c) Erleidet nun auch selbst ein Magdeburger Schiffer Haverrey, so kann die Assekuranz - Verbindung den Schaden bei weit geringerer Prämie vergüten, als sie würde verlangen müssen, wenn ungeübtere, unerfahrenere Schiffer diese Flussstrecke auch befahren und an der Versicherung Theil nehmen wollten.

d) Die gute Beschaffenheit der Schiffgefaesse wird gewiss auf keinem anderen Weege so garantirt, als auf dem bis jetzt eingesclagenen, wo dabei das wechselseitige Interesse von Kaufmann und Schiffer zusammen trifft.

e) Der Magdeburger darf sich bei einer sehr hohen Conventionalstrafe nicht unterfangen, auf der Fahrt Bey- oder Abladungen vorzunehmen, und

f) endlich ist nicht übersehen, dass in Magdeburg ganz vorzügliche Anstalten vorhanden sind, welche das Nachsehen, Nachwiegen und aufbewahren der Waaren sehr erleichtern und sichern und dass daraus namentlich für entfernte Empfänger grosse Vortheile und Bequemlichkeiten folgen.

Ist die Nützlichkeit dieser Anstalten zur Sicherheit und Bequemlichkeit des Elbhandels als erwiesen anzunehmen, so wird auch Niemand deren Kostspieligkeit für Magdeburg bezweifeln, und sich der Ueberzeugung entziehen können, dass deren Fortbestehen in diesem Umfange und in dieser Vollkommenheit nur so lange möglich ist, als der erwähnten Stadt die so lange genossene Berechtigung ungeschmälert verbleibt.

Soll letztere ganz aufhören, oder, wie es wenigstens versuchsweise geschehen dürfte, der Magdeburger Verkehr theilweise auf andere Elbpuncte gelegt werden, so würden alle nützliche aber kostbare Anstalten in Magdeburg unvermeidlich auch theilweise verlohren gehen, und für die Sicherheit der Flussschifffahrt ein empfindlicher Verlust erwachsen.

Nachdem ich nun vorstehend hinlänglich dargethan zu haben glaube, dass bei Magdeburg die allgemeine Nützlichkeit und eine in der Natur der Oertlichkeit und der Verhältnisse bedingte allgemeine Nothwendigkeit der dortigen Umlade- und Stapelrechte wohl begründet und erwiesen sind, so wird dadurch auch der Antrag auf fortdauernde Gewährung dieses wohlerworbenen Vorrechts justifizirt und ganz im

Geiste der Wiener Congressacte aufgestellt erscheinen, und würde es mir zur grossen Genugthuung gereichen, wenn ich durch eben gehaltenen Vortrag, auf eine, wie ich nicht zweifeln darf, billige und sehr günstige Entscheidung einer verehrlichen Commission, einen schwachen Einfluss zu erringen so glücklich gewesen wäre.

Sollte indess, wider alles Vermuthen, die Entscheidung ungünstig für Magdeburg ausfallen, so würde die Commission im Voraus wohl darauf Bedacht zu nehmen haben, wie eines Theils Magdeburg für den Verlust eines wohl und selbst titulo oneroso erworbenen Rechts zu entschädigen seyn würde, indem es nicht im Geiste der Wiener Verhandlung liegen kann, ein nutzbares Privatrecht, ohne irgend einen genügenden Ersatz zu nehmen, zu vernichten und wie anderen Theils nach den Gesetzen der Billigkeit und der Milde, das Aufhören der in Rede stehenden Berechtigung so eingeleitet werden könne, dass es der Stadt Magdeburg am wenigsten drückend und empfindlich erschiene.

Hierhin dürfte insbesondere gerechnet werden, wenn das Stapelrecht in seinem ganzen bisherigen Umfange allenfalls erst nach Verlauf mehrerer Jahre gänzlich erlöschen würde.

Das Präsidium ersuchte demnach die Commissarien ihre Abstimmungen über vorstehende Denkschrift zu Protokoll zu geben.

Oestreich. *Das Magdeburger Stapel* oder *gezwungene Umladungs- und Speditionsrecht durch Magdeburger Kaufleute* darf nach dem 114 Artikel der Wiener Congress-Schlussacte nur in so weit aufrecht erhalten werden, als die Elbuferstaaten, abgesehen von dem Interesse des Orts und des Landes, wo es besteht, *dasselbe für Schifffahrt und Handel im Allgemeinen nothwendig oder nützlich erachten sollten.*

Es ist nicht zu verkennen, dass der Vortrag des königlich preussischen Commissärs Alles umfasse, was sich nur immer zu Gunsten des Magdeburger Stapels sagen lässt, gleichwohl gewährt er die Ueberzeugung nicht, dass die gezwungene Umladung zu Magdeburg nothwendig oder nützlich sey.

Diese Ueberzeugung zu geben, ist, und wird auch so lang unmöglich bleiben, als die tägliche Erfahrung laut widerspricht, und das Gegentheil unwiderlegbar macht.

Dieser Erfahrung zufolge sehen wir fortwährend gewöhnliche Elbschiffe mit einer Ladung von 8 bis 1200 Zentnern von und über Magdeburg die Elbe stromauf und niederwärts ohne Gefahr und Anstand befahren.

Ihr zu Folge giebt es ferner nur wenig Producte und Erzeugnisse, welche nach einer langen Wasserfahrt, noch weniger aber, welche nach einer kurzen eine Umladung fodern, und einige fodern sie nur unter gewissen zum Theil zufälligen Umständen und Ergebnissen. Der Seehandel macht hier jede weitläufige Ausführung überflüssig.

Es ist daher in der erstern Beziehung nicht denkbar, dass in dem Elbstrome bei Magdeburg das Daseyn einer solchen natürlichen Beschaffenheit des Flusses, oder solcher natürlicher Hindernisse zu jener Evidenz erhoben werden könne, welche die positive Nothwendigkeit eines Umtausches der gewöhnlichen Elbschiffe zu rechtfertigen, folglich die Aus- und Umladung der Frachtgüter daselbst unumgänglich zu machen fähig wäre.

Und in sofern bedarf es offenbar weder einer Würdigung der Maximen, nach welchen die Hansee Stapel anzulegen gewohnt gewesen seyn soll, und ob der Magdeburger darnach angelegt worden, noch der Beschaffenheit der Klagen, welche immerhin über das Magdeburger Stapelrecht geführt worden sind, noch endlich der Gutachten, welche Sachverständige, Handelsleute und Schiffer zu geben geeignet wären, oder aus dem Gesichtspunkte specieller Interessen, und wie selbst aus deren Anführung erhellet, unter besondern Verhältnissen über das Stapelrecht, und die Schifffahrts-Einrichtungen der Stadt Magdeburg gegeben haben sollen. Auch lässt sich der Commission nicht zumuthen, dass sie ihre An- und Einsichten in einer so einfachen Angelegenheit fremden An- und Einsichten unterordnen und schwanken-

den Autoritäten mehr Vertrauen schenken soll, als der eigenen Ueberzeugung.

In der erstern wie in der letztern Beziehung ist es aber weder mit den Rechten des Eigenthums noch der Freiheit der Schifffahrt und des Handels vereinbarlich, den Umtausche der Fahrzeuge und die Umladung von Transito-Gütern bloss darum erzwingen zu wollen, weil sie das Gebieth der Stadt Magdeburg erreicht haben: ohne Rücksicht, ob deren Natur und Beschaffenheit an und für sich eine oder auch keine Veränderung oder Umladung erheischen, oder ob sie dieselbe bloss wegen besonderer zufällig eingetretener Umstände und Ergebnisse, oder wegen einer noch zu grossen Entfernung von ihrem Bestimmungsorte fodern könnten.

Und wer möchte wohl zweifeln, dass das eigene Interesse des Eigenthümers, Spediteurs, oder auch Schiffers gross genug sey, um sie, wo es nur immer nöthig und nützlich ist, zur eigenen Anordnung eines Umschlags zu bestimmen, ohne diessfalls einer allgemeinen, und ebendarum schädlichen Zwangsgewalt zu bedürfen?

Das Daseyn zweckmäsiger und vorzüglicher Einrichtungen und Anstalten zu Magdeburg Behufs der gezwungenen Umladung und Spedition durch Magdeburger Kaufleute ändert in der Sache nichts, kann aber noch weniger solche örtliche und natürliche Verhältnisse ersetzen, durch welche ein gezwungener Umschlag bedingt ist. Sie können nützlich und sogar nöthig seyn, wenn der Umshlag selbst nützlich oder nöthig ist: aber sie sind es nicht, und werden der Freiheit der Schifffahrt und des Handels im Allgemeinen in allen Fällen lästig und nachtheilig wo das natürliche Verhältniss ihren Gebrauch entweder nicht fordert, oder eines grössern Nutzens wegen nicht räthlich macht.

Steht übrigens der Umpfang der gedachten Einrichtungen und Anstalten mit der natürlichen Nothwendigkeit und Nützlichkeit, sie zu gebrauchen, im angemessenen Verhältnisse, so werden sie nach wie vor bestehen; hält sie aber nur der Zwang, sie zu gebrauchen, auf-

8

recht, so bewähren sie nur die Nothwendigkeit noch die Nützlichkeit ihres Daseyns im vorhandenen Umfange, und es wird dann freilich davon so viel verfallen als für die Freiheit der Schifffahrt und des Handels im Allgemeinen entbehrlich ist, und als nach dem 114. Artikel der Congress-Schlussacte wegen der ausgesprochenen Freiheit für Schifffahrt und Handel in keine Betrachtung kommen darf.

Ein völliger oder auch nur bedeutender Verfall dieser Anstalten würde aber gerade wider deren Nothwendigkeit und Nützlichkeit für Schifffahrt und Handel im Allgemeinen zeugen. Dies scheint jedoch ein Fall zu seyn, welcher den Verhältnissen und Umständen nach mit Wahrscheinlichkeit nicht besorgt werden darf. Denn der grosse Handel zu Land und zu Wasser zieht sich der Erfahrung gemäss immer auf ihm bequeme Hauptpunkte, wo er findet, was ihm wesentlich und wünschenswerth ist; und an dem Elbflusse wird Magdeburg gewissermaassen im Mittelpunkte seiner Schiffbarkeit gelegen immerhin der bequemste Ort seyn und bleiben, wenn Schifffahrt und Handel daran auch nicht schon gewöhnt wären.

Zu dem grossen Vortheil seiner Lage gesellt sich aber für Magdeburg insbesondere noch der Vortheil, welchen es aus den Rang- und Beurtfahrten zu ziehen vorzugsweise berufen ist, zu welchen die angenommenen Artikel XXIV. und XXV. der Uebersicht des XXI. Conferenzprotokolls nicht bloss berechtigen, sondern gewissermaassen sogar auffordern. Zu derley Einrichtungen bedarf es keines Zwangs, und keines Stapels, sie werden sich wie in Holland, und an jedem wohlregulirten Flusse durch freye Einverständnisse zwischen Handels- und Schifferstand und durch gegenseitiges Interesse bilden, und alle Klagen über lästigen Zwang und Druck werden von selbst aufhören. Eine nur flüchtige Erwägung der Artikel 20 bis 25 der oben berufenen Uebersicht im XXI. Conferenzprotocolle wird endlich über die Besorgniss beruhigen, dass die Commission nichts einzureissen gedenke, was morgen an demselben Orte vielleicht unvollkommener wiederhergestellt

werden müsste, und dass sie, indem sie für taugliche, verlässliche und befugte Schiffer im Verhältnisse allgemeiner Anforderungen der Nützlichkeit und Nothwendigkeit für Schifffahrt und Handel auf dem ganzen Laufe der Elbe, und auf allen Puncten durch allgemeine Bestimmungen sorgte, keine Regellosigkeit, sondern eine freye Concurrenz bezwecke, welche der Freiheit des Handels von jeher immer besonders erspriesslich gewesen ist.

Andere Anstalten und Einrichtungen, welche von der gezwungenen Umladung ganz unabhängig sind, werden der Vortheile wegen, die sie anbieten, freiwillig genützt werden, ohne irgend eines Zwanges zu bedürfen: und so erübriget nur noch die Aeusserung über den Entschädigungsanspruch, welcher für den Fall der Nichtaufrechthaltung des in der Rede stehenden Stapels gemacht wird.

Vermöge des 114. Artikels der Wiener Congress - Schlussacte haben die allerhöchsten Contrahenten zweifels ohne mit Beachtung der Erwirbstitel der verschiedenen Stapelrechte, deren Aufhebung geradehin, und ohne allen Vorbehalt eines Rechts auf Entschädigung ausgesprochen. Sie haben ferner vermög des 117. Artikels der Convention über die Rheinschifffahrt den gezwungenen Umschlag der Städte Mainz und Cölln, namentlich, so wie die Privilegien der dasigen Schiffergilden u. s. w. ohne Entschädigung aufgehoben.

Sie haben endlich die Aufrechthaltung wirklich bestehender Stapelrechte nur in sofern bewilligt, in wie fern die Uferstaaten dieselben für Schifffahrt und Handel im Allgemeinen Nothwendig oder nützlich erkennen sollten.

Hiernach beschränkt sich die Competenz der Uferstaaten und ihrer Bevollmächtigten einzig und ausschliessend auf die Aufrechthaltung eines Stapels im bestimmten Falle, aber sie erstreckt sich durchaus nicht auf Anerkennung einer Entschädigung für den Fall der Unthunlichkeit, ein bestimmtes Stapelrecht in Kraft und Wirksamkeit zu erhalten.

Es gehört folglich in keiner Hinsicht in den Wirkungskreis der

Commission, in die Erörterung oder Beurtheilung der Frage einzugehen, ob oder in wie fern oder was etwa für eine Entschädigung zuzugestehen wäre und ob sie zu leisten sey und wer sie zu leisten habe.

Wenn man auch abgesehen von allem diesem den gestellten Entschädigungsanspruch würdigen wollte, so würde sich bei dessen näherer Zergliederung und Beurtheilung nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen auch insbesondere noch zeigen, dass er, rechtlich betrachtet, weder gestellt noch zugestanden werden könnte.

Nach dem Vortrag des königlich preussischen Commissärs hat die Stadt Magdeburg die Stapelgerechtigkeit zur Zeit Kaisers Karl des Grossen titulo gratuito erworben, im Jahre 1547 durch Acht und Ober-Acht verlohren, und sie im Jahre 1554 nachdem sie an das Churhaus Brandenburg vergeben war, von demselben gegen einen Abfindungsbetrag von 45,000 Gulden zurückerhalten, und behauptet nun, das Privilegium titulo oneroso erworben zu haben.

Unmöglich kann Jemand diese Behauptung für consequent und richtig ansehen. Denn das Entgeld für den Genuss des Privilegiums änderte und konnte die Natur des Privilegiums selbst nicht ändern. Dieses bleibt nach wie vor ein Privilegium, titulo gratuito erworben, und kann als solches seiner Natur nach zu jeder Zeit widerrufen werden, ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung zu gewähren.

Für den augenblichlichen Zweck der Beurtheilung des gestellten Anspruchs scheint diese Andeutung hinzureichen, und von der Nothwendigkeit einer Untersuchung der Frage über die Legitimität der Veränderung dieser Stapelgerechtigkeit völlig zu entheben, welche nach der Darstellung ursprünglich in einer gezwungenen Feilbiethung angekommener Waaren durch drey Sonnenscheine, heut zu Tage aber in einer gezwungenen Umladung und Spedition durch Magdeburger Kaufleute besteht.

Aus diesen bloss für das Protocoll möglichst kurzgefassten Betrachtungen über das Magdeburger Stapelrecht findet sich der östreichische

Bevollmächtigte, auch abgesehen von den unter den §§. 38 und 39 des Conferenz - Protokolls XI. und XII. gefassten einhelligen Commissionsbeschlüssen, zu der auf inniger und unerschütterlicher Ueberzeugung beruhenden Erklärung veranlasst, dass das Magdeburger gezwungene Umladungs - und Speditionsrecht für Schifffahrt und Handel im Allgemeinen weder nothwendig noch nützlich sey, und dass es daher den im 114. Artikel der Wiener Congress - Schlussacte ausgesprochenen Grundsätze gemäss nicht aufrecht erhalten werden könne; eine Würdigung des gestellten Entschädigungsanspruchs aber nicht zur Competenz der Elbeschifffahrt - Regulirungscommission gehöre.

Sachsen. Die Nothwendigkeit eines Stapels oder Umschlags kann nur aus der physischen und Lokalbeschaffenheit des Stapelorts und des demselben vorbeiströmenden Flusses hervorgehen. Da nun nach der Erfahrung täglich Schiffe Magdeburg vorbeifahren, wenn sie sich mit der dortigen Schiffergilde darüber einverstanden haben, so folgt daraus, dass ein dergleichen gezwungener Umschlag nicht als nothwendig angesehen werden kann. Die Nützlichkeit einer Umladung kann bei einer oder der andern Ladung allerdings statt finden, aber in solchen Fällen wird sie durch Privat - Uebereinkunft erfolgen, und bedarf es nicht eines Zwangsrechts, welches nicht füglich mit dem Begriff einer freyen Flussschifffahrt bestehen kann.

Uebrigens hat Commissarius zu erklären, dass ihm von der, Seiten des sächsischen Handelsstandes gegen den Magdeburger Stapel und Umschlagszwang geäussert worden seyn sollenden Gleichgültigkeit, bey Gelegenheit der Commerzial - Unterhandlung mit Westphalen, etwas nicht bekannt worden, vielmehr ergiebt die Geschichte der damaligen Unterhandlungen, dass man über die Aufhebung des Magdeburger Stapels bereits einverstanden gewesen. Eben so wenig ist Commissarius von der Privatmeinung des sächsischen Consuls zu Hamburg Michahelles über das Interesse des Handelsplatzes Leipzig an den Stapel von Magdeburg, etwas bekannt. Dass aber Leipzig durch die Belebung des

directen Elbhandels und die Oeffnung der sächsischen Elbe, Schaden erleiden muss, liegt in der Natur der Sache, allein Sachsen ist bereit, auch diese durch die Wiener Congressacte ihm aufgelegte Verbindlichkeit zu erfüllen und einen Theil des Leipziger Handelsflors dem allgemeinen Besten des deutschen Handels aufzuopfern.

Commissarius muss daher gegen Beybehaltung des Magdeburger Stapels und Umschlags sich erklären. Was aber den am Schluss der Denkschrift des königlich preussischen Herrn Bevollmächtigten bemerkten Entschädigungsanspruch betrifft, da bezieht sich Commissarius auf seine in der XXVI. Conferenz gegebenen Abstimmung.

Hannover. Die von dem königlich Preussischen Herrn Bevollmächtigten entwickelten Gründe zeigen allerdings, dass die in Magdeburg bestehenden Anstalten und der Schifffahrt bedeutende Vortheile verschaffen; sie beweisen aber nicht, dass ein gesetzlicher Zwang vorhanden seyn müsse, der den Handels- und Schifferstand in die Nothwendigkeit setze, davon auch wider seinen Willen Gebrauch zu machen. Vielmehr wird schon das eigne Interesse, auch ohne Einmischung der legistativen Gewalt, denjenigen Ort, der für die Speculation und die Sicherheit der Schifffahrt am gelegensten ist, auszufinden, und die Rechtlichkeit oder nicht Rechtlichkeit einer Umladung besser wie es die Regierungen vermögen, zu beurtheilen wissen. Die Speculation und Schifffahrt aber durch Gesetze an gewisse Orte fesseln zu wollen, streitet im Allgemeinen gegen die Begriffe der Handels- und Schifffahrtsfreiheit, die die Congressacte ausspricht, und würde höchstens nur in ganz besondern, hier jedoch nicht vorliegenden Ausnahmsfällen, gerechtfertigt werden können. Aus diesen Gründen stimmt der königl. hannöverische Bevollmächtigte fortdauernd für die Aufhebung des Magdeburg'schen gezwungenen Umschlagerechts, der in Antrag gebrachten Entschädigungsforderung aber muss er darum widersprechen, weil davon in keinem Artikel der Wiener Congressacte die Rede ist.

Daennemark. Die Wiener Congressacte und frühere Beschlüsse

der Commission haben festgesetzt, dass Umladungs- und Stapelrechte auf der Elbe nur in sofern beibehalten werden sollen, als sie für Handel und Verkehr als nützlich oder nothwendig erwiesen werden können. Die von dem königlich preussischen Commissär in dem der Commission überreichten Aufsatze enthaltenen Gründe für die Nützlichkeit und Nothwendigkeit des Magdeburger Stapels haben den königlich dänischen Commissär nicht überzeugen können, vielmehr glaubt er mit Zuversicht, dass der Handel und die Schifffahrt auf der Elbe von selbst und ohne irgend eine durch Zwangsrecht gegebene Veranlassung, die für selbige vortheilhafteste Richtung nehmen werden, ferner hat er die Ueberzeugung, dass die besondere Beschaffenheit des Flusses an dessen Ufer Magdeburg liegt, die Handel und Schifffahrt erleichternde Einrichtungen, welche in dieser Stadt bereits Statt finden und ferner Statt finden werden, bestehende Verbindungen der Kaufleute und Spediteurs, Gewohnheiten und andere Umstände Magdeburg zu einem natürlichen Stapelorte machen, welchem das Beybehalten eines vom Mittelalter herrührenden verhassten Zwangsrechts gänzlich unnöthig wird. Kann solchergestalt der königl. dänische Commissär sich nicht einmal überzeugen, dass der für Magdeburg durch die Aufhebung des Stapels zu erleidende Verlust von der Bedeutung seyn könne, dass an eine Entschädigung für die Einwohner zu denken nöthig sey, so kann er um so weniger für eine solche stimmen, da die Wiener Congressacte durchaus keine Erwähnung eines Ersatzes für die von den Uferstaaten zur Erleichterung des Handels und der Schifffahrt zu bringenden Aufopferungen thut; auch würde wohl die Commission sehr in Verlegenheit gerathen, wenn sie bestimmen sollte, von wem eine solche Entschädigung zu entrichten wäre.

Mecklenburg. Sind Aus- und Umladungen zu Magdeburg wirklich für einen schnellen erleichterten, geregeltern und gesicherten Waarenzug nützlich und nothwendig, sind Gefahren und Verluste nur durch die dortigen Anstalten zu verhindern, so werden auch allemal jene beybehalten bleiben, und letztere vom Privatinteresse des ganzen con-

currirenden Handelstandes um so gewisser conservirt werden, je kostbarer vielleicht ihre Errichtung ist; es wird keines Zwangs zu ihrer Erhaltung bedürfen. Verfallen aber die Anstalten, weil sie weiter nicht genutzt werden, so beweisst das ihre Entbehrlichkeit. Der mecklenburgische Bevollmächtigte theilt daher die Ansicht der vorausgehenden Abstimmungen, dass weder die Nothwendigkeit des fortbestehenden Magdeburger Zwangs dargethan, noch aus demselben ein überwiegender allgemeiner Nutzen zu erwarten sey. Er verspricht sich von der besondern Sachkenntniss des Hamburgischen Herrn Commissarii noch interessante Aufschlüsse hierüber, und ist übrigens des Dafürhaltens, dass der oft allegirte Wiener Beschluss zu Entschädigungsforderungen in diesem Falle nicht berechtige.

Anhalt. Wenn nach der Wiener Congressacte und nach den gemeinschaftlichen Beschlüssen der Elbschifffahrts - Commission jedes zur Schifffahrt vorschriftmässig qualifizirtes Fahrzeug die Elbe, so weit sie schiffbar ist gegen Erlegung des bestimmten Wasserzolls ungehindert befahren kann, so ist damit der Zwang eines Stapels oder Umschlags unvereinbarlich, und dem Gutbefinden jedes Handelsherrn und jedes Schiffers zu überlassen, ob er eine Umladung für sich nützlich oder gar nothwendig achte. Eine Entschädigung kann ein bisheriger Stapelplatz nach den deutlichen Worten der Congressakte Art. 114 von den Uferstaaten nicht verlangen.

Hamburg. Der allgemeine Begriff eines Stapelplatzes bezeichnet den Ort, wo sich der Handelsverkehr ganz besonders in Masse auf einem Punkt vereinigt, weil zu einer gegebenen Zeit sich alle Mittel daselbst anfinden, welche dem Kaufmann für den Betrieb seines Geschäfts zusagen.

Es giebt nach der Erfahrung in der Handelsgeschichte zweyerley Stapel:

a) den natürlichen,

b) den gezwungenen.

In dem Zeitalter als sich der Handel ausbildete da galt der Grundsatz, man lasse den Kaufmann machen, er wisse am besten was ihm fromme — und daraus entstanden jene natürlichen Stapelplätze Augsburg, Nürnberg, Regensburg, u. s. w. auf welchen der Zeit der grösste freye Verkehr, bekanntlich zwischen Indien, Italien, und dem ganzen Norden von Europa getrieben wurde; der aber von jenen Plätzen weichen und sich nach andern Orten wenden musste, theils weil der Gang des Handels andere Richtungen nahm, theils weil gezwungene Systeme eintraten, wodurch Schenkungen, Verleihungen und Privilegien entstanden, welche einzelnen Städten gegeben wurden, woher sich das Wort Stapelgerechtigkeit gebildet hat, dessen Unbilde früherer Zeiten, verbunden mit dem Zwang des Verkaufs, der Umladung oder des Umschlags jeder Geschichtskundige kennt; woraus aber folgte, dass der Kaufmann unter solchen Umständen nicht mehr machen konnte, was ihm frommte.

Vieles hat seitdem im Handelsverkehr eine bessere Richtung gewonnen, und es ist Allen mit dem Elbhandel Vertrauten bekannt: dass die den Binnenhandel treibende Kaufmannschaft von Ungarn ab, und in mehreren Richtungen durch Deutschland bis an die Nordsee, Magdeburg, im Mittelpuncte an der Elbe gelegen mit allen Anstalten und Bequemlichkeiten für grosse Waarenlager versehen, als den Ort betrachtet und benutzt, von wo die weitere Versendung der Waaren, wenn sie von Hamburg dahin gelangt sind, am schnellsten entboten und beschafft werden kann, um dahin zu kommen wo der Verkauf am vortheilhaftesten ist.

Es bedarf kaum der Erwähnung, dass auch Hamburg bisher im Besitz der Stapelgerechtigkeit gewesen, indem diese Stadt nie Gebrauch von solchem Rechte gemacht hat. Aber die natürliche Lage und die dem Geschäftsgange angemessene Verhältnisse, bezeichnen Hamburg als den Ort des grossen Welthandels an der Elbe, der über See getrieben wird, und Magdeburg als den welcher den Vereinigungspunkt

für die Geschäfte des binnenländischen Verkehrs bildet. Je mehr Erleichterung nun den Handel an solchen grösseren Märkten gegeben wird, je weniger Formalitäten erforderlich sind, desto lebendiger und schneller ist der Umsatz, desto glücklicher der Geschäftsmann desto grösser der Staaten Wohlfahrt. Eine kurze Darstellung von dem Gange der Geschäfte im Grossen mag erweisen wie wichtig und nützlich dem Handelsverkehr ein Ort wie Magdeburg an der Elbe sich zeigt. Der Kaufmann in Wien, Prag, Pirna, Leipzig, Dresden, oder wo man will, in dem Bereich des Waarenbezugs von der Elbe entbietet Partien von Colonialproducte von Hamburg, zwar mit der endlichen Bestimmung für den Markt seines Orts; aber er hat vorab noch ganz andere Absichten im Auge, welche über den gewöhnlichen Betrieb des Krämers hinausgehen, und das Geschäft des grossen Kaufmanns, das der Speculation, der Unternehmung bezeichnet.

Der Geschäftsmann weiss, die Preisse der Waaren stehen in allen Richtungen nach den Bedürfnissen oder Vorräthen verschieden; daher wird die Versendung des entbotenen Quantums nach Magdeburg beordert, um vorläufig gelagert zu werden; dort wird abgewartet, wohin durch günstige Conjunctur die Waare auf den vortheilhaftesten Markt könne gebracht werden weil von dort die Expedition dann am schnellsten zu bewirken steht.

Ein solcher Ort ist der von der Natur und durch verständige Einrichtungen bezeichnete, von dem Gange des Handels abhängige und wohlthätige Stapel, den Niemand verlässt, wenn er ihn gebrauchen muss, den man nicht vorbey geht wenn er dem Verkehr bequem und nützlich ist, der immer nützlicher wird, je mehr Erleichterung und Freyheit, Regierung und Kaufmannschaft den Geschäften des Orts zu geben vermögen. Der grosse Kaufmann würde dringend wünschen wüssen solche Hauptorte für bequeme Niederlagen angelegt zu sehen, wenn sie nicht da waren, und wo sich deren mehrere zeigen, werden sie benutzt wenn sie den Absichten des Geschäftsmanns gleich vortheil-

haft erscheinen. Die Kaufmannschaft geht nach Magdeburg nicht aus Zwang, sondern aus Nothwendigkeit, Folge der Nützlichkeit, welche ein solcher natürliche Stapelort dem Handel darbietet; der Geschäftsmann weiss solchen Vortheil für seinen Betrieb selbst am besten zu erkennen und zu benutzen.

Dagegen aber kann schon allein der Gedanke des *gezwungenen* Stapels oder Umschlags weder mit Recht noch mit Billigkeit bestehen, wenn von Flussschifffahrts- und Handelsfreyheit die Rede ist, und wenn angemessene Resultate aus den Verhandlungen zur Beförderung derselben hervorgehen sollen.

Wenn ein Geschäftsmann in Böhmen oder Sachsen einsehen muss, dass es seinem Interesse nützlich seyn werde, seine Ladung auf der Fahrt in irgend einem Hafen an der Elbe aus- oder einzuladen, wird er es wohl thun; aber warum ihn wider seinen Willen dazu zwingen? solcher Zwang liegt weder in richtigen Grundsätzen über Handel und Verkehr, noch in dem Geiste des neuen Gesetzes.

Bey der Aufhebung *gezwungener* Umladung liegt mehr in dem Grundsatze, als in der Anwendung, mehr in dem Ruhm gegebener Freyheit als in der Befürchtung vor Nachtheil, mehr in der natürlichen Richtung des Handels als in nothgedrungener Verbindlichkeit — mit einem Wort: in aller Beziehung mehr Gewinn als Verlust.

Zu allen Zeiten ist die Meinung, man müsse den Handel ohne Zwang gehen lassen, die vorherrschende gewesen; aber das Schwanken in den Grundsätzen, die Handelsverbote, die Privilegien des Mittelalters mit allen Unbilden der Beamten, Willkühr, Folge lästiger Controllen, hielten den Verkehr wechselweise minder oder mehr beschränkt, und an einen Zustand gebunden, der jenem Zeitalter zugemessen von Ertheilung der Gnadenbriefe abhängig war. Jetzt sind die Fesseln gebrochen; wir haben einen Freiheitsbrief erhalten, den Brief welchen Deutschlands Staatsmänner zu Wien in Weisheit geschrieben und mit Gerechtigkeit besiegelt haben.

Wenn nun in dem Sinn dieser Acte die Beförderung der Freyheit des Handels und der Flussschifffahrt sich als Grundlage der hier zu schliessenden Convention zeigt, so kommen dabei die übertriebenen und die gemässigten Forderungen in Betracht. Solange Staaten den Theil ihrer Einkünfte, der auf dem Handelsverkehr lastet, nicht ganz entbehren können, darf es keinem vernünftigen Geschäftsmann einfallen zu erwarten, dass solches Einkommen mit einemmahle schwinden oder aufgehoben werden könne, So lange ein Handelsort durch die möglichste Freiheit und bequeme Einrichtungen sich dem Verkehr vorzugsweise empfiehlt, wird er nicht verlassen werden. Aber einen Anfang in Ermässigung der Zollsätze zu machen, und jeden Zwang zu entfernen, um den Handel von selbst in seine rechten und nützlichen Canäle zu leiten, das scheint nicht allein eine billige Forderung unseres Zeitalters zu seyn, sondern auch in dem wahren Sinne des uns zur Anwendung gegebenen Systems des Wiener Vertrags begründet zu liegen.

Wer mögte es wohl wagen einem Systeme, welches zur Befreiung des Handels führt, seinen Beifall zu versagen? Wer musste nicht mit Eifer und Ungedult die möglichste Beschleunigung der Befestigung desselben herbeigeführt zu sehen wünschen?

Da nun in dem freisinnigen Geiste jener Urkunde von Wien, Preussen zum Flor des Elbhandels von seinen bisherigen Zolleinnahmen ein bedeutendes Opfer gebracht hat, so lässt sich auch mit Zuversicht erwarten, dass es ein tausendjähriges Zwangsrecht, welches unserm und den folgenden Jahrhunderten immer fremd bleiben möge — nicht werde fest halten wollen! Nein, Preussen, wird die betretene Bahn des Ruhm für die Handelsfreiheit so ausgezeichnet mitgewirkt zu haben, verfolgen und vollenden; es wird die Wahrheit bekräftigen: dass da, wo die Natur und Verhältnisse den Handelszug von selbst bestimmen es nicht auf Zwang, sondern auf musterhafte Anstalten, und auf wohlgeordnete Freiheit sie zu benutzen ankomme, um den grossen wichtigen Verkehr auf einem Ort belebt und befördert zu sehen, an dessen Be-

nutzung der an dem freyen Elbhandel theilnehmenden Kaufmannschaft viel gelegen ist.

Will man nach Entschädigung fragen, oder was werden wir gewinnen? so mag zur Antwort stehen: Ehre und Ruhm dem, der durch wirkliche Opfer dazu beigetragen dem Elbhandel einen ausserordentlichen Schwung gegeben zu haben, im Gefolge Dank der Mit- und Nachwelt, endlich steigenden Wohlstand der Staaten.

Da der Preussische Bevollmächtigte sich hierauf veranlasst fand, das Protocoll offen zu halten, um nach Einholung näherer Instructionen eine Erwiederung auf diese Abstimmungen abzugeben, so wurde die Fassung eines Beschlusses bis zu diesem Zeitpunkt ausgesetzt; worauf die Conferenz geschlossen wurde.

(Unterz.) Schascheck von Mezihurz.
Mauve.
Buenau.
Stralenheim.
Irgens-Bergh.
Steinfeld.
Reich.
Pehmoeller.

(Unterz.) Joseph Eichhof.

Bayerische Staats-Bibliothek München

Inhalt.

Supplement zu dem VII. und VIII. Heft

des zweiten Bandes.

Seite.

Nro. I. Auszug aus dem 192ten Protocoll der Central-Commission für die Rheinschifffahrt vom 17. November 1820. §. II. Die Schifffahrt zwischen Strasburg und der Schweiz betreffend 1

Nro. II. Auszug aus dem 27ten Protocoll der in Folge der Bestimmungen des Wiener Congresses in Dresden zur Organisirung der Elbeschifffahrt versammelten Commission, den Magdeburger Stapel betreffend . . 21

VERBESSERUNGEN:

Seite 8. Zeile 8. statt indirectement lese directement.

— „ — 21. statt 18. Septembre lese 18. Novembre.

— 9 — 14. statt 3. September 1616 lese 3. Octobre 1816.

Inhalt.

Fortsezzung der Verhandlungen der Central-Commission.

(II. Bandes I. Heft.)

Seite.

Réponse du Commissaire plénipotentaire de S. M. le Roi de Pays-Bas au Vote du Commissaire de S. M. le Roi de Prusse en date du 8. septembre 1818 . 1

Réponse provisoire du Commissaire des Pays-Bas à la Conclusion de la Commission centrale du 26. juin dernier 30

Vorläufige Erwiederung des Königl. Preuss. Herrn Bevollmächtigten auf die Antwort des Königl. Niederländischen vom 11. October d. J. 30

Vollständige Erörterung des Abgaben-Tarifs auf dem Rheine, mit seinen Beziehungen; ausgearbeitet von Hermann, General-Secretär 32

Etat de Comparaison du produit des Droits d'Octroi de Navigation du Rhin pendant le trois derniers Exercices 1816, 1817, 1818; p. M. Hermann . 69

Inhalt.

Fortsetzung der Verhandlungen der Central-Commission.

(II. Bandes II. Heft.)

Seite

II. Note de M.r le Commissaire des Pays-Bas au protocole du 5 Mars 1819, concernant les droits de rélâche forcée, conclusion de la commission centrale, et différens votes de MM. les Commissaires 1

III. Präsidial-Antrag in dem Protocoll vom 12. März, den Umschlag betreffend, nebst den verschiedenen Abstimmungen, und Conclusion der Central-Commission . 10

IV. Vorschläge zu einer Rheinschifffahrts-Polizei-Verordnung, in Voraussetzung der Aufhebung des Umschlagsrechts der Städte Mainz und Cölln 15

V. Verordnung des Kantons Basel wegen der Rheinschifffahrt 53

I n h a l t.

Fortsetzung der Verhandlungen der Central-Commission.

(II. Bandes III. Heft.)

		Seite
VI.	Note des Königl. Niederländischen Herrn Commissairs, zum 144. Protocoll vom 9. Juli 1819 gehörig	57
VII.	Kurze Geschichte des laut nachstehendem Artikel 39 des Reichs-Rezesses vom 25. Februar 1803 eingeführten Rheinschifffahrts-Octroi, seit seinem Entstehen im Jahre 1805	72
VIII.	Frachtliste von Cöln nach Holland	88
IX.	Frachtliste von Holland zu Berg	97
X.	Votum des Grosherzogl. Hessischen Herrn Bevollmächtigten zum Protocoll vom 23. Juli 1819 .	100
XI.	Votum des Königl. Niederländischen Herrn Bevollmächtigten vom 30. Juli 1819 .	100
XII.	Bemerkungen über die Vorrede des vorigen Hefts	102

I n h a l t.

Fortsetzung der Verhandlungen der Central-Commission.

(II. Bandes VI. Heft.)

Seite

XVIII. Beiträge zur Geschichte der Fortschritte der Gewerbsindustrie und des Handels in der östreichischen Monarchie in den drei letzten Jahren. Siehe Jahrbücher des K. K. politechnischen Instituts in Wien. I. Band. Wien 1819. 195

XIX. Nach Inhalt des vorhergehenden Hefts hat die herzoglich Nassauische Gesandschaft am Bundestage wegen dem bisherigen Fortbestand der Stapeln auf dem Rhein eine vertrauliche Note übergeben, die auf gleiche Art von der königl. preussischen Gesandschaft beantwortet wurde. 217

XX. Soll der Rhein bis in oder nur bis an das Meer frei seyn? Eine Abhandlung, dem königl. Preussischen Staatsministerium gehorsamst überreicht von der Handelskammer zu Cölln. 243

XXI. Bemerkungen des Herzoglich Nassauischen Herrn Bevollmächtigten vorstehende Abhandlung betreffend; zum 160. Protocoll vom 3. December 1819. 264

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Beiträge zur Kenntniss und Beförderung des Handels und der Schiff-Fahrt

Bd.: 2. 1819

Mainz 1819

4 Merc. 71 h-2
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10227483-2